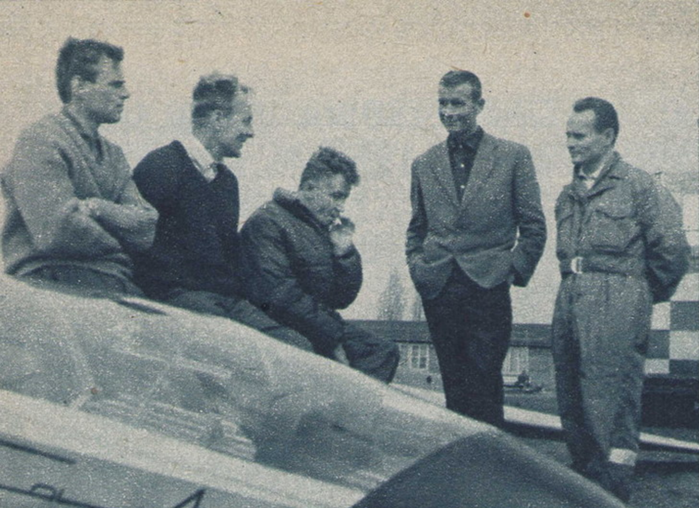
SKRZYDLATA POLSKA

W numerze: GODZINA ZEROWA • POLSKI KLUB SZYBOWCOWY – 1964 • POLSKIE SKRZYDŁA NAD GRECJĄ • ZAMKNIĘTY KRĄG • WYSTAWA LUBELSKA •

NR 24 (727) • 13. VI. 1965 r. • ROK XXI/XXXV • CENA ZŁ 2



Do najmilszych pasażerów naszych linii lotniczych LOT stewardessy zaliczają dzieci — rozbrajają zaufaniem, są wesołe, bezpretensjonalne i... nie mówią kiepskich dowcipów. Są chętnie widziane na pokładach samolotów wszystkich linii świata.
Foto: Z. Jóźwiak



W South Cerney:

Dobry start Polaków Najlepszy JAN WRÓBLEWSKI

„SKRZYDLATA POLSKA" ● WROCŁAWSKI AEROKLUB ● KOMENDA CHORĄGWI ZHP

zapraszają wszystkich zuchów i harcerzy na

I HARCERSKI SALON LOTNICZY — WROCŁAW 1965

który rozpocznie się na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego (Wrocław Pilczyce, ul. Lotnicza 14/16) w dniach 16—17 czerwca br.

W programie pokazy, wystawa i konkursy z licznymi nagrodami. Szczegóły w miejscowej prasie.

WALKĘ w powietrzu na X Szybowcowych Mistrzostwach Świata poprzedziła wojna nerwów, bowiem zarówno w niedzielę jak i poniedziałek dnia 30. V. i 31. V. padający deszcz uniemożliwił rozegranie konkurencji. Mimo dotkliwych chłodów nasi reprezentanci czuli się dobrze. Wielka w tym zasługa miejscowej Polonii i Polskiego Klubu Szybowcowego, którego członkowie otoczyli ekipę biało-czerwonych serdeczną opieką.

W dniu 31 maja uczestników mistrzostw odwiedził książę Edynburga, mąż królowej Elżbiety. Przy spotkaniu z ekipą polską książę zamienił kilka słów z mistrzem świata Edwardem Makulą i żywo interesował się polskim szybowcem „Foka".

Na pierwszą konkurencję X SMŚ wyznaczyli organizatorzy w dniu 1 czerwca przelot docelowy do Cofford, długości 108,5 km. Typowo angielska pogoda umożliwiła start dopiero po południu. Jako pierwszy wystartował Makula o godz. 14.00. W ciągu 45 min. wszystkie 86 szybowców znalazło się w powietrzu. Trudno jednak było się w nim utrzymać, a jeszcze trudniej lecieć na przelot. Wielu znanych szybowników, między innymi eksmistrz Huth, ląduje w rejonie South Cerney. Sklasyfikowano tylko 19 (z 41) pilotów w klasie otwartej i 15 (z 45) w standard. Lotnisko docelowe osiągnęło tylko dwóch pilotów — Spänig i Wróblewski, którzy pokonali trasę z prędkością 44 i 41,5 km/h.

Wyniki I konkurencji: Klasa otwarta: 1. Spänig (NRF) — 750 pkt, 2. **Jan Wróblewski** (Polska) — 712 pkt, 3. Kriżnar (Jugosławia) — 596 pkt, 4. **Edward Makula** (Polska) — 551 pkt, 5. Johnson (USA) — 512 pkt, 6. Williamson (Anglia) — 505 pkt, 7—9. Cartry (Francja), Kuntz (NRF) i Yeats (Kanada) po 497 pkt, 10. Hossinger (Argentyna) — 474 pkt. **Klasa standard:** 1—2. **Franciszek Kępka** (Polska) i Deane-Drummond (Anglia) po 378 pkt, 3. Schroeder (USA) — 346 pkt, 4. Scott (USA) — 326 pkt, 5. Henry (Francja) — 288 pkt, 6. Pronzati (Włochy) — 285 pkt, 7. Cameron (Nowa Zelandia) — 279 pkt, 8. Lacheny (Francja) — 276 pkt, 9. Horma (Finlandia) — 268 pkt, 10. Ritzi (Szwajcaria) 265 pkt, 13. **Jerzy Popiel** (Polska) — 189 pkt.

Dnia 2 czerwca br. rozegrano, już w dobrych warunkach atmosferycznych, drugą konkurencję X SMŚ po trasie trójkąta 171 km. I tu Polacy spisali się doskonale. Wprawdzie najlepszy czas 2;34,0 godz. uzyskał Kuntz (NRF), ale następny po nim był **Makula** 2:45,0 i **Wróblewski** 2;45,15 godz. Nasi reprezentanci więc prawdopodobnie awansowali po dwóch konkurencjach. W klasie standard zwyciężył Ritzi (Szwajcaria) — 2;44,0 godz., przed Lindnerem (NRF) — 2;48,0 i Schroederem (USA) — 2;52,0 oraz Polakami **Popielem** — 2;58,0 i **Kępką** — 2;59,0 godz. W łącznej klasyfikacji po dwóch konkurencjach prowadzi Schroeder przed Kępką. Popiel awansował na 7 miejsce.

III konkurencja, ponownie trójkąt 173 km, przyniosła nowy sukces naszym reprezentantom. W klasie otwartej zwyciężył Jan Wróblewski — 2;29,00 przed Edwardem Makulą — 2;40,00 i wysunął się na pozycję lidera. W standard mimo lądowania przymusowego Kępki, które przesunęło go na 7 pozycję, też możemy być zadowoleni, bo Popiel awansował na 3 (w konkurencji był drugi).

W IV konkurencji (przelocie otwartym) Wróblewski, Makula i Kępka przelecieli po 301 km, uzyskując jedne z najlepszych rezultatów.

Na zdjęciu: Jan Wróblewski, Józef Dankowski, Edward Makula i Jerzy Adamek w rozmowie z Julianem Złobro w Lesznie, przed odjazdem do Anglii. Foto: J. Pomianowski

W SKRÓCIE

W OFICERSKIEJ Szkole Radiotechnicznej im. kpt. pil. Sylwestra Bartosika w Jeleniej Górze odbyła się w maju narada dowódców Drużyn Służby Socjalistycznej i przewodniczących Kół Młodzieży Wojskowej szkół i jednostek Inspektoratu Lotnictwa. Celem narady było uogólnienie doświadczeń w pracy nad rozwojem ruchu przodownictwa i współzawodnictwa w jednostkach IL.

✱

SKOCZEK Aeroklubu Bydgoskiego 30-letni Andrzej Kowalski wykonał 15 maja br. swój jubileuszowy, sześćsetny skok spadochronowy z samolotu. Gratulujemy.

✱

W LUBASZU (powiat Czarnków) odsłonięto tablicę pamiątkową ku czci porucznika Stanisława Maciejewskiego, zastępcy dowódcy Samodzielnego Batalionu Spadochronowego, który w 1943 r. został zrzucony z samolotu w okolicy Sokołowa. Tam też bohaterski spadochroniarz zginął, zestrzelony przez hitlerowców.

✱

Z OKAZJI dwudziestolecia Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego koło filatelistyczne nr 5 przy jednostce KBW zorganizowało m. in. 23 maja II Lot Poczty Smigłowcowej na trasie Kielce—Skaryszew. Z okazji lotu i wystawy filatelistycznej wydano barwną nalepkę, kopertę z ozdobnym nadrukiem 20-lecia KBW i okolicznościowym kasownikiem II Lotu Poczty Smigłowcowej.

✱

DO WARSZAWY powróciła z Mar del Plata (Argentyna) delegacja polska na ósme plenarne posiedzenie i sympozjum COSPAR (Komitet Badania Przestrzeni Kosmicznej). Polscy naukowcy wzięli udział w obradach Komitetu dotyczących zwłaszcza zagadnień wykorzystania obserwacji satelitarnych oraz wygłosili dwa referaty związane z dorobkiem nauki polskiej w zakresie badań przestrzeni.

✱

W POLSCE przebywał w drugiej połowie maja br. redaktor miesięcznika lotniczego Aerofłotu „Graždanskaja Awiacja" — W. Golcow. W czasie swego pobytu w naszym kraju radziecki dziennikarz — były lotnik frontowy Armii Radzieckiej i uczestnik walk o wyzwolenie Polski, zwiedził Warszawę, Łódź, Poznań i Wybrzeże Gdańskie. Będąc w stolicy, złożył wizytę „Skrzydlatej" i spotkał się z zespołem naszej redakcji, był także gościem dyrekcji PLL LOT oraz zwiedził centralny port lotniczy na Okęciu.

✱

W STOLICY Węgier, Budapeszcie, odbył się 1 czerwca br. pokaz nowego polskiego samolotu PZL-104 „Wilga". Samolot wzbudził duże zainteresowanie wśród fachowców węgierskich.

Polacy w czołówce mistrzostw szybowcowych NRD
Rekord Polski Adeli Dankowskiej

W niedzielę dnia 23 maja odbyło się na lotnisku w Neustadt Glewe uroczyste otwarcie IV Szybowcowych Mistrzostw NRD. W mistrzostwach uczestniczy 25 najlepszych szybowników gospodarzy na szybowcach „Foka", „Favorit" i „Libelle Laminar". Polacy w składzie: Adela Dankowska, Andrzej Kmiotek i Józef Pieczewski stanowią jedyną zagraniczną ekipę. Wszyscy oni startują na „Fokach".

Na pierwszą konkurencję trzeba było czekać aż pięć dni, wobec braku warunków do lotu. Dopiero 27 maja br. rozegrano prędkościowy przelot po trasie trójkąta 101 km Neustadt Glewe — Pinnow — Lübz — N. Glewe. Pogoda dopisała wyjątkowo, wznoszenia sięgały 4 m/sek. Zadanie wykonali wszyscy zawodnicy, a zwycięzca Manfred Blauert uzyskał na „Foce" prędkość 96,1 km/h. Dalsze miejsca zajęli: 2. Horst Rakowski — 92,0 km/h. 3. Hans Schmidt (obaj na „Libelle Laminar") — 91,7 km/h. 4. Berndt Notle („Foka") — 88,9 km/h. 5. **Józef Pieczewski** — 88,7 km/h — 818,8 pkt. 6. **Adela Dankowska** — 87,9 km/h — 800,2 pkt. i 11. **Andrzej Kmiotek** — 84,0 km/h — 707,4 pkt.

Wynikiem w tej konkurencji Adela Dankowska pobiła własny rekord Polski sprzed trzech lat.

W dniu 28 maja w słabych warunkach termicznych zaplanowany został przelot po trasie trójkąta 300 km. Niestety na trasie okazało się, że synoptyk sromotnie się pomylił. Słabiutkie kapryśne wznoszenia i silny wiatr zmusiły wszystkich bez wyjątku do lądowania na pierwszym boku trasy. Konkurencja nie została zaliczona.

29 maja mimo dobrych warunków termicznych dopiero o godz. 14.00 nastąpił start do kolejnej próby po trójkącie 101 km. Średnie wznoszenia sięgały 1,5 m/sek, ale kryzys w rejonie jednego z wierzchołków zmusił do lądowania 13 pilotów niemieckich. Najlepsze prędkości uzyskali Polacy. Pieczewski — 69,9 km/h, a Kmiotek 64,5 km/h. Po tej konkurencji Józef Pieczewski stał się liderem mistrzostw.

Pechowo dla nas zakończył się rozegrany 31 maja docel—powrót do Berlinchen, łącznej długości 132 km. Wznoszenia występowały tylko wyżej i wszyscy, którzy znaleźli się niżej, wracali do bazy na wózku. Ten smutny los spotkał lidera Pieczewskiego, który w rezultacie stracił do prowadzącego 733,5 pkt. Konkurencję wygrał Adolf Dauman na „Libelli Laminar" z prędkością 81,5 km/h, przed Bütherem — 77,9 km/h i Rünge — 77,7 km/h. Adela Dankowska zajęła 13 miejsce z prędkością 67,8 km/h, a Andrzej Kmiotek był 18 z szybkością 61,8 km/h.

1 czerwca planowano początkowo wyłożenie trójkąta 200 km, lecz silny wiatr i późne pojawienie się cumulusów wpłynęły na zastąpienie przez gospodarzy trójkąta trasą docelowo-powrotną o długości 155 km. Niestety tylko jeden zawodnik (Niemiec Rakowski) zdołał ją pokonać. Reszta pilotów lądowała w okolicy punktu zwrotnego i konkurencja nie została zaliczona.

Aktualnie na czele tabeli znajduje się po trzech konkurencjach zaliczonych Manfred Blauert — 2 579,6 pkt. Nasi piloci zajmują miejsca: 6. Adela Dankowska — 2 163,2 pkt. 7. Andrzej Kmiotek — 2 096,6 pkt i 12. Józef Pieczewski — 1 846,1 pkt.

JAN WINCZO

ŻAR CZEKA NA ZGŁOSZENIA

KIEROWNICTWO Szkoły Szybowcowej Żar w dniach 17—30 lipca 1965 r. organizuje Zawody Szybowcowe Juniorów na warunkach Eliminacyjnych Zawodów Szybowcowych. Zawodnicy startować będą na monotypie „Mucha-100" dostarczonym przez organizatora.

Warunkiem uczestnictwa w zawodach jest:

1. Nie ukończone do dnia zakończenia zawodów 24 lata.
2. Posiadanie srebrnej odznaki szybowcowej z jednym co najmniej warunkiem do złotej.
3. Posiadanie uprawnienia do dwuholu.

Zgłoszenia pilotów należy kierować najpóźniej do dnia 6 lipca na adres szkoły. Zgłoszenie powinno zawierać aktualna liczbę wylatanych godzin, ilość kilometrów, przelotów oraz informację o udziałach w turnusach treningowych na Żarze, a także wyniki wyczynowe uzyskane w bieżącym sezonie.

Szkoła Szybowcowa „Żar" do dnia 10 lipca powiadomi zainteresowane aerokluby o zakwalifikowaniu do zawodów poszczególnych pilotów. Przyjazd zawodników przewidziany jest na 14 lipca i do momentu rozpoczęcia zawodów piloci mogą skorzystać z lotów treningowych. Zawodnicy winni być wyposażeni przez aerokluby macierzyste jedynie w barografy i mapy w skali 1:500 000. Zawody rozgrywane będą według regulaminu Eliminacyjnych Zawodów Szybowcowych, a zatem piloci I lub II ligi mogą startować poza konkursem. Zajęcie pierwszych miejsc uprawnia do startu w Krajowych Zawodach Szybowcowych.

Gdańscy spadochroniarze biją rekordy Polski

W dniu 26 maja br. członkowie sekcji spadochronowej Aeroklubu Gdańskiego pobili dwa rekordy Polski. Pierwszy z nich należy do **Andrzeja Kiryluka**, który w skokach z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskał średnią odległość od środka krzyża 3,0 metra.

Drugi rekord ustanowiła grupa kobiet w składzie: **Antonina Chmielarczyk, Ewa Maćkowiak i Elżbieta Makos**, które również w skoku z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskały wynik — 9,41 m (p)

POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY

W kwietniu br zostało podpisane porozumienie o współpracy między Zarządem Wojewódzkim Związku Młodzieży Socjalistycznej i Zarządami Aeroklubów: Bielsko-Bialskiego, Częstochowskiego, Gliwickiego, Rybnickiego OW i Śląskiego. Podpisane porozumienie o współpracy ma między innymi na celu podniesienie poziomu kształcenia ideowo-politycznego prowadzonego dla członków aeroklubów jak również szerokie upowszechnienie sportów lotniczych wśród członków organizacji ZMS.

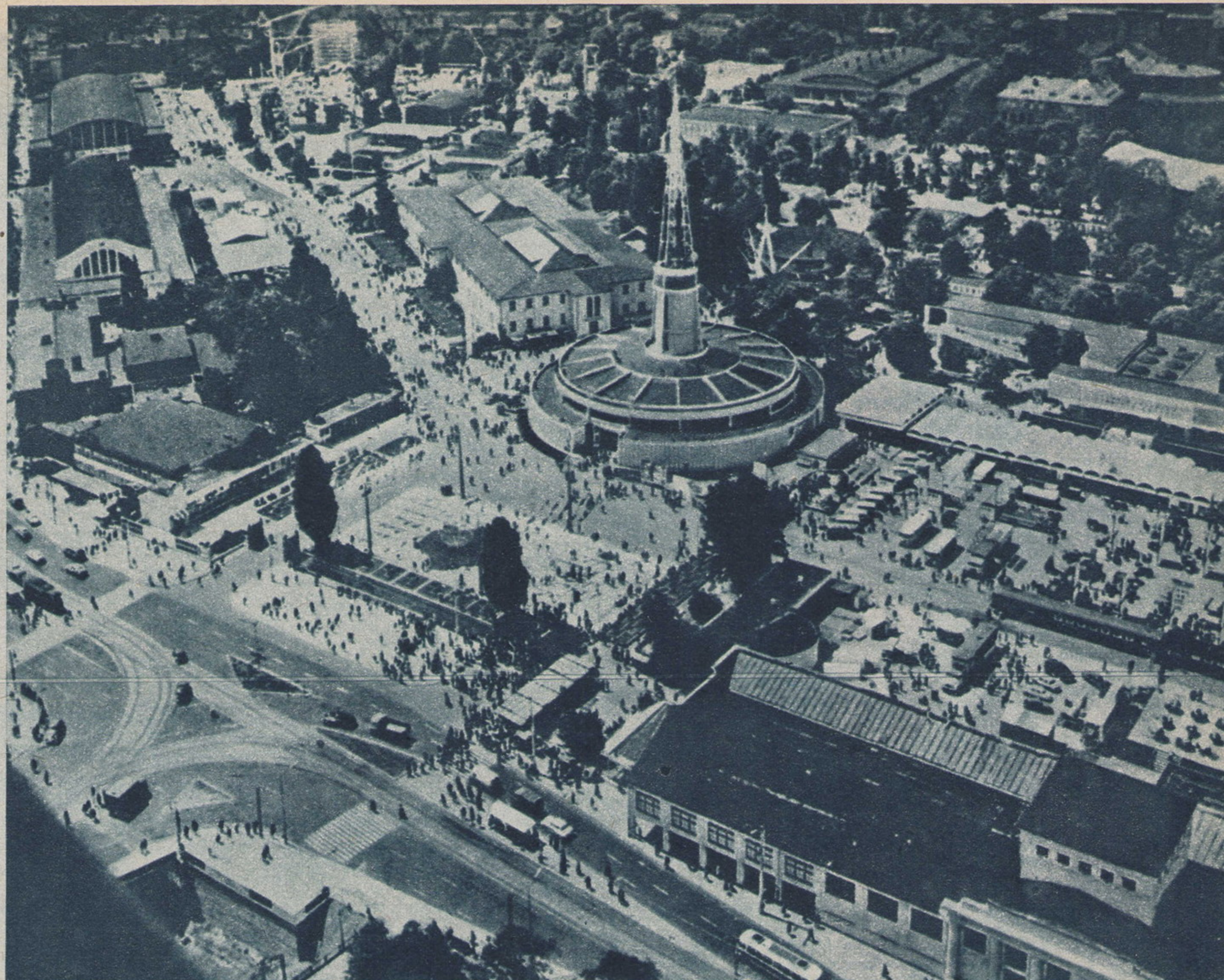
Ze swej strony Zarząd Wojewódzki Młodzieży Socjalistycznej postanowił:

● propagować w organizacjach terenowych zagadnienia lotnicze, dbając o jak najliczniejszy udział członków ZMS w sportach lotniczych; ● typować i brać czynny udział w przyjęciach kandydatów na szkolenie lotnicze, szczególnie do lotnictwa zawodowego; ● na obozach lotniczych dla młodzieży zapewnić udział aktywisty ZMS, który zająłby się całokształtem pracy polityczno-wychowawczej z młodzieżą oraz przeprowadził lub zorganizował programowe zajęcia polityczne i światopoglądowe; ● zapewnić udział przedstawiciela ZMS na prawach członka każdego z zarządów aeroklubów regionalnych w województwie katowickim; ● występować do zakładów pracy o urlopowanie aktywistów lotniczych i młodzieżowych do pracy społecznej, związanej z ich udziałem w imprezach lotniczych czy akcjach propagandowych lub szkoleniowych; ● sprawować patronat nad imprezami lotniczymi organizowanymi przez aerokluby województwa katowickiego; ● zapewnić w miarę posiadanych możliwości dotacje finansowe na przeprowadzanie imprez i obozów lotniczych.

Natomiast Aerokluby: Bielsko-Bialski, Częstochowski, Gliwicki, Rybnicki OW i Śląski postanowiły:

● zapewnić uczestnictwo pilotów i specjalistów lotniczych w spotkaniach z młodzieżą w szkolnych i przyzakładowych organizacjach ZMS; ● wykorzystując wszelkie dostępne środki popularyzować ideę lotnictwa wśród szerokich rzesz społeczeństwa; ● szkoloną na obozach młodzież otoczyć fachową opieką dla zapewnienia wysokiego poziomu wyszkolenia lotniczego; ● utworzyć — przy aeroklubach podpisujących porozumienie o współpracy — koła młodzieży lotniczej ZMS; ● w ramach akcji LATO ZMS 1965 przeprowadzić w Katowicach tygodniowy obóz szkoleniowy dla aktywistów ZMS, celem zapoznania ich z problematyką lotnictwa sportowego i pozyskania tym samym nowych aktywistów lotniczych; ● w ramach akcji LATO ZMS 1965 przeprowadzić w Aeroklubach: Bielsko-Bialskim, Częstochowskim, Gliwickim i Śląskim — obozy LPW dla członków ZMS.

Należy sądzić, iż w wyniku realizacji podjętych postanowień obu stron współpraca ZMS i aeroklubów regionalnych na terenie województwa katowickiego przyniesie wiele pożytku. Początek został zrobiony. Z satysfakcją będziemy odnotowywać realizację konkretnych postanowień współpracy.



POLSKA Z LOTU PTAKA

POZNAŃ. W ciągu 15 czerwcowych dni, od 13 do 27.VI. br., Poznań przekształca się w stolicę światowego handlu. W tegorocznych rekordowych Targach Poznańskich bierze udział 60 państw z pięciu kontynentów. Na zdjęciu: Teren Targów.

Foto: J. Korpal.



EGZAMINOWAĆ CZY NIE EGZAMINOWAĆ?

DOSZŁY mnie słuchy, że Aeroklub PRL wystąpił do Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK z propozycją zlikwidowania egzaminu z historii lotnictwa, jaki zdaje się wraz z egzaminami z szeregu innych fachowych przedmiotów przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną MK w celu uzyskania licencji skoczka spadochronowego, pilota szybowcowego, samolotowego lub instruktora czy też ewentualnie innych uprawnień, co zresztą ściśle określają odpowiednie zarządzenia MK. Bez względu na motywy, jakimi kierował się w tej sprawie APRL wychodząc z tego rodzaju propozycją, muszę przyznać, że wiadomość ta szalenie mnie zaskoczyła.

Zdziwienie jest tym większe, że — jak wiadomo przecież — pielęgnowanie tradycji lotnictwa, a tym bardziej lotnictwa polskiego, nie jest najmocniejszą stroną naszej propagandy lotnictwa. Poza doraźnymi akcjami, z okazji jakichś większych i okrągłych rocznic, które są uroczyście czasem tylko „odfajkowane", mamy wiele tzw. odłogów historycznych. Już sam fakt, że do dziś nie dysponujemy porządnie opracowanym chociażby zarysem historii lotnictwa polskiego, mówi sam za siebie. Być może, że dla niektórych jest to jakiś argument przemawiający za zlikwidowaniem właśnie egzaminu z tego przedmiotu, bo młodzież nie ma się z czego uczyć. Jest w tym oczywiście sporo prawdy, ale taka argumentacja byłaby tylko naiwnością z naszej strony. A nie o to przecież chodzi.

W programach szkoleniowych różnych specjalności uwzględnia się u nas historię lotnictwa, uczą się jej na kursach w aeroklubach, a robią to instruktorzy jak tylko potrafią najlepiej, posiłkując się różnego rodzaju materiałami, które są im dostępne. Większość z nich to, rzecz jasna, opracowania stare i często wycinkowe. Ale niby skąd brać lepsze. Bez względu jednak na to, kandydaci ubiegający się o licencje stają przed egzaminatorem z historii lotnictwa nieźle przygotowani, ze sporym zasobem wiadomości z tego przedmiotu, co świadczy o rzetelnej robocie w aeroklubach.

Może więc ktoś zapytać: po co męczyć jeszcze raz kandydata przed LKE, skoro egzamin z tego przedmiotu musi on i tak przed tym zdać pomyślnie w aeroklubie? Właśnie, po co? Zwłaszcza, że — jak to przyjęło się popularnie mówić u niektórych — „bez historii i tak latać może".

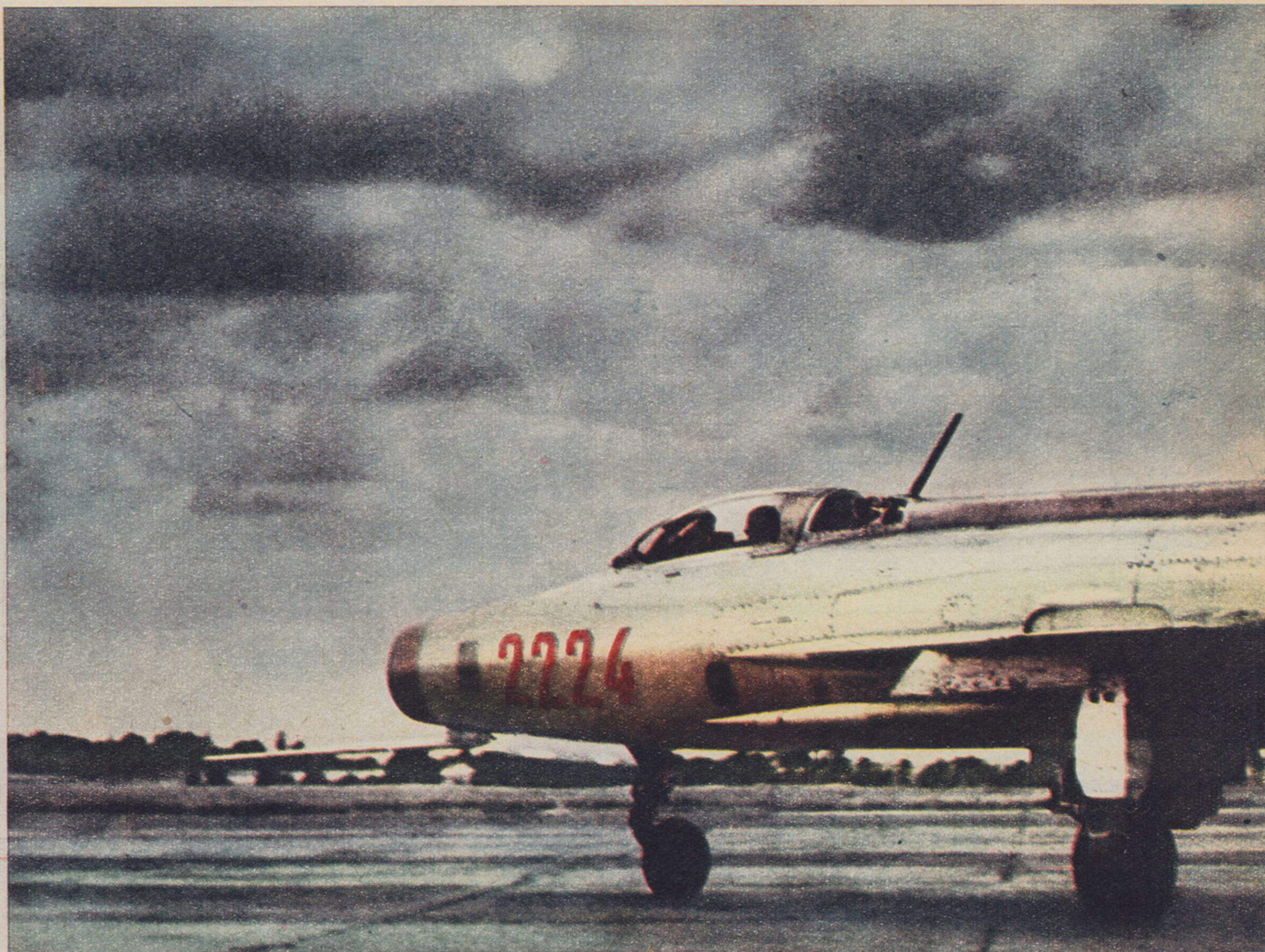
Pewnie, że może! Ale rozważmy tu drugi aspekt tego zagadnienia. Egzamin z historii lotnictwa zdaje kandydat na licencję tylko raz w życiu, bo to taka swego rodzaju lotnicza matura, zdawana bardzo często przez młodego człowieka przed tym prawdziwym egzaminem dojrzałości w szkole średniej. Z drugiej strony wiadomo, a potwierdzają to egzaminatorzy z tego przedmiotu, że egzamin z historii lotnictwa ma charakter nie tylko czysto historyczny (pomijając już fakt, iż jest jedynym o charakterze bardziej ogólnym z szeregu przedmiotów ściśle fachowych), a jest w dużej mierze spojrzeniem na moralno-społeczną postawę kandydata; ma więc swego rodzaju charakter egzaminu z wychowania obywatelskiego. Na tę sprawę kładzie się obecnie duży nacisk w szkole, a myślę, że to nie powinno być nam obojętne także przy egzaminach lotniczych przed komisją państwową.

Poza tym, wydaje mi się, iż przez egzamin z historii lotnictwa przed LKE dajemy mocny wyraz naszej postawy wobec tradycji lotnictwa w ogóle, a lotnictwa polskiego w szczególności, akcentując przy tym mocno aspekty wychowawcze.

Tak czy owak, proponowałbym jeszcze raz tę sprawę dobrze przemyśleć: egzaminować — czy nie egzaminować?

Ikarus

Godzina zero





WYLĄDOWALIŚMY rano. Lotnisko jak wiele innych, z tą różnicą, że trochę leniwe i ospałe. Zbierało się na dżdżystą pogodę. Nie widać było ani skrawka błękitnego nieba. Wiał zimny, przenikliwy wiatr.

Później jechaliśmy samochodami. Koniec podróży — las. Dookoła las, beczułkowate krzewy. Wysoki wrzos utrudniał pieszą wędrówkę. Wówczas już padał deszcz. Nasiąknięta deszczem ziemia ustępowała pod nogami, spodnie przesiąkły, zesztywniały, strumienie wody pchały się za kołnierz.

Z dala zamajaczyła siatka ochronna, upstrzona zielono-żółtobrązowymi skrawkami szmat, które skutecznie chroniły przed okiem nieprzyjaciela ruchome Stanowisko Dowodzenia. Na jednej ze ścian zewnętrznych mapa sytuacyjna.

I tu dopiero dowiedzieliśmy się, że pułk lotniczy odpiera środki napadu nieprzyjaciela, lekarze udzielają pomocy sanitarno-medycznej rannym, w kilku miejscach wybuchł pożar, samoloty bez przerwy startują z zapasowego lotniska do walk powietrznych z nieprzyjacielem.

Deszcz siąpi, sytuacja atmosferyczna i ogólna niezbyt napawająca optymizmem. Od naszego wylądowania minęło kilka godzin. W ciągu tych kilku godzin sytuacja zmieniła się nie do poznania.

Jesteśmy w gęstym lesie, korony drzew zasłaniają całkowicie niebo,

Przyjechał pilot w masce przeciwgazowej i butach ochronnych, wchodzi do kabiny samolotu, zdejmuje maskę przeciwgazową, wkłada tlenową. Czas startować. Podjeżdża holownik, holuje samolot na start. A na samolocie są jeszcze rentgeny! Nieprzyjaciel tuż, tuż. Start! Pilot zdaje sobie sprawę, że „złapie" kilka rentgenów. Według wszelkiego prawdopodobieństwa będzie miał jednak dawkę dopuszczalną. A skoro tak, nie czas na rozmyślania. Szybciej, szybciej, bliżej celu! Tu czas równa się życiu. Kto wygra walkę z czasem, wygra walkę z życiem. Takie jest prawo współczesnej wojny.

Daleko poza lotniskiem, gdzie teren jest nie skażony, rząd namiotów oznakowanych, do których prowadzą strzałki wskazujące, czerwone i ścieżka wysypana żółtym, czystym piaskiem. Tu odbywają się zabiegi sanitarne i dezaktywizacja ludzi. Przechodzą przez Punkt Dozometryczny i Punkt Sanitarny. W namiocie czuć eter. Na łóżku po prawej stronie leży żołnierz, nieprzytomny, ze wstrząsem mózgu. Otrzymał kroplówkę. Będzie odesłany do szpitala. Po przeciwnej stronie namiotu inny żołnierz, ze złamanym podudziem. Sanitariusze wnoszą na noszach następnych ludzi porażonych w czasie napadu bombowego na lotnisko.

Dzień chyli się ku końcowi. Piloci wciąż są w powietrzu. Z meldunków wynika, że napad nieprzyjaciela został odparty. Wokół lotniska trwa wytężona praca o życie każdego człowieka. Skażony sprzęt jest już gotowy do dalszych działań. Odkażanie terenu i sprzętu zabiera najwięcej czasu. Ale energii nie brakuje. Ludzie nie czują zmęczenia, nie myślą o odpoczynku.

Znów przychodzą na myśl słowa założenia: „Nieprzyjaciel przystąpił do wojny. Wojska Obrony Powietrznej Kraju osiągnęły pełną gotowość bojową. X pułk lotniczy rozwinął się i jest w gotowości do działań. Pododdział B jest w gotowości nr 2, pododdział D jest skażony, zaś pododdział C zniszczony"...

Tak było w czasie szkolenia taktyczno-bojowego. Wykazało ono, że pułk jest w każdej chwili gotowy do działań bojowych, nawet w bardzo trudnych warunkach zarówno atmosferycznych jak i sytuacyjnych. Podobnie jak wiele innych...

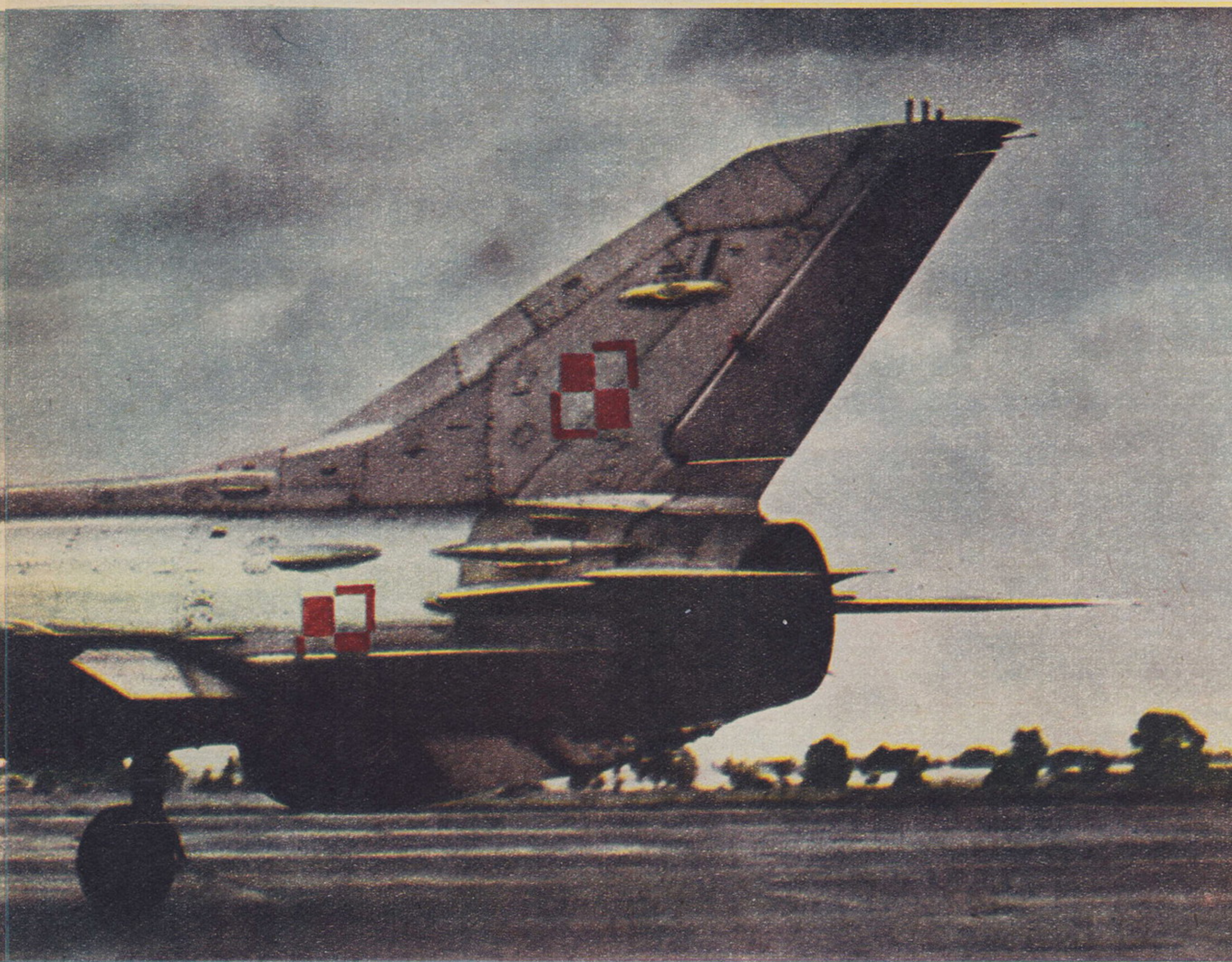


Foto: Janusz Szymański

a nawet horyzont. I nagle robi się jasno, przeraźliwy wstrząs podrzuca nami do góry. Zerwał się gwałtowny wicher, niosący falę ciepłego powietrza.

Z głośnika na Stanowisku Dowodzenia wydobywa się zachrypnięty głos:

„O godzinie 13.35 na skraju lotniska nastąpił wybuch bomby atomowej o małej mocy. Opad promieniotwórczy przesuwa się w kierunku południowym"...

Nad głosem spikera dominują dźwięki syren alarmowych, przeraźliwe, zwiastujące niebezpieczeństwo. Dźwięk syren wpija się aż do bólu w uszy, oszołamia.

Spiker kontynuuje meldunek:

...„Tu Główny Posterunek Obserwacyjny. O godzinie 13.35 w wyniku uderzenia atomowego nieprzyjaciela zostało zabitych sześciu żołnierzy, sześciu pilotów i trzech techników. Zniszczono trzy samoloty, pięć uszkodzono.

Własnymi siłami nie jesteśmy w stanie zlikwidować skutków napadu jądrowego. Prosimy o pomoc grupy awaryjnej!...".

Odpowiednio zabezpieczeni jedziemy w pobliże miejsca napadu atomowego. Uwagę naszą zatrzymuje gwałtowna strzelanina, która z każdą minutą coraz bliżej zaczyna nasilać się. Zatrzymujemy się, gdyż droga nasza wiedzie przez pole gęstego ostrzału. Kilka skoków w prawo pod wysokie wzniesienie i jesteśmy w głębokich okopach wijących się zygzakiem wśród jałowców i sosen. Nasi żołnierze prażą do nieprzyjaciela z karabinów maszynowych i ręcznych, wokół swąd prochu, biało od dymu. Z przeciwległej strony aktywność grupy bojowej nieprzyjaciela usiłującej wedrzeć się na lotnisko nie ustaje. Poszły w ruch moździerze, piach sypie się w oczy, w betonowym bunkrze trwa gorączkowa praca — płyną meldunki i rozkazy, to w jedną, to w drugą stronę. Na przeciwną stronę coraz gęściej padają pociski od moździerzy, powoli kanonada ustaje, a potem bardzo dziwna, długo trwająca cisza. Potem znów odzywa się kilka pojedynczych strzałów, gdzieś daleko, które przechodzą bez echa.

Droga wolna, grupa bojowa nieprzyjaciela odparta.

Z dala niecodzienny, zmuszający do zadumy widok. Jak na ekranie przesuwają się ciężkie pojazdy mechaniczne, o różnych, dziwacznych kształtach. Jesteśmy na terenie położonym nisko, droga po której jadą samochody tworzy linię horyzontu. Jesteśmy coraz wyżej, z dala widać już wszystko jak na dłoni. Grupy awaryjne śpieszą na pomoc rannym. Obiektem napadu jądrowego stał się jeden pododdział, o którym właśnie był meldunek na SD z Głównego Posterunku Obserwacyjnego.

Polewaczka osadza na trawie i betonie kurz, zmywa przy pomocy odkażającego płynu z ciał radioaktywnych miejsca, żeby w każdej chwili mogły z nich startować zdolne do boju samoloty.

Kłębiasty dym przesłania smutny widok. Jeden samolot z połamanym podwoziem „siedzi brzuchem" na ziemi, u innego siła podmuchu zerwała wiatrochron, jeszcze inny przechylony jest całkowicie w bok. Widać rozdarty kadłub, inny pękł na pół, równiutko jakby odciął siekierą. Żołnierze z grupy operacyjnej, w maskach i kombinezonach, uwijają się wśród złomu metalu i „złomu" ludzkiego. W rękach nosze, bądź siekiery, bądź łopaty. Najpierw ranni — zbierani są ze wszystkich zakątków skraju lotniska do sanitarek. Pomoc ludziom, przede wszystkim.

Ziemia wędruje na łopatach, przysłania sobą źródło ognia i dymu, jest dobrym środkiem gaszącym pożar. Jęki rannych mieszają się ze stukiem siekier i łopat, z warkotem motorów samochodowych, z szumem odkażających polewaczek.

Na skraju lasku brzozowego zawalony namiot brezentowy, pod nim grupa pilotów. Wszyscy żywi i cali. Dalej o kilkaset metrów w głębi lasu również wre praca. Żołnierze w maskach „taśmują" amunicję lotniczą, myją części uzbrojenia, odkażają. Gotowość bojowa pułku musi być utrzymana.

Przeciwległa strona lotniska — przy samolotach krzątają się ludzie w maskach i kombinezonach — częściowe odkażanie samolotów. Miejsca, które może pilot dotykać, są starannie czyszczone płynem — nie ma czasu na dalsze odkażanie, bowiem meldunki płyną, iż obce samoloty są w powietrzu.

★

Dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. CZESŁAW MANKIEWICZ wysoko ocenił przygotowanie i przebieg szkolenia taktyczno-bojowego zorganizowanego siłami jednostki. Zabezpieczenie materiałowo-techniczne i bytowe w warunkach polowych zorganizowane zostało bez wykorzystania stałych pomieszczeń. Przygotowanie do tych trudnych ćwiczeń przebiegało bez łatwizny jaką czasem daje się obserwować w tego rodzaju przedsięwzięciach.

HENRYK SZCZYPEK

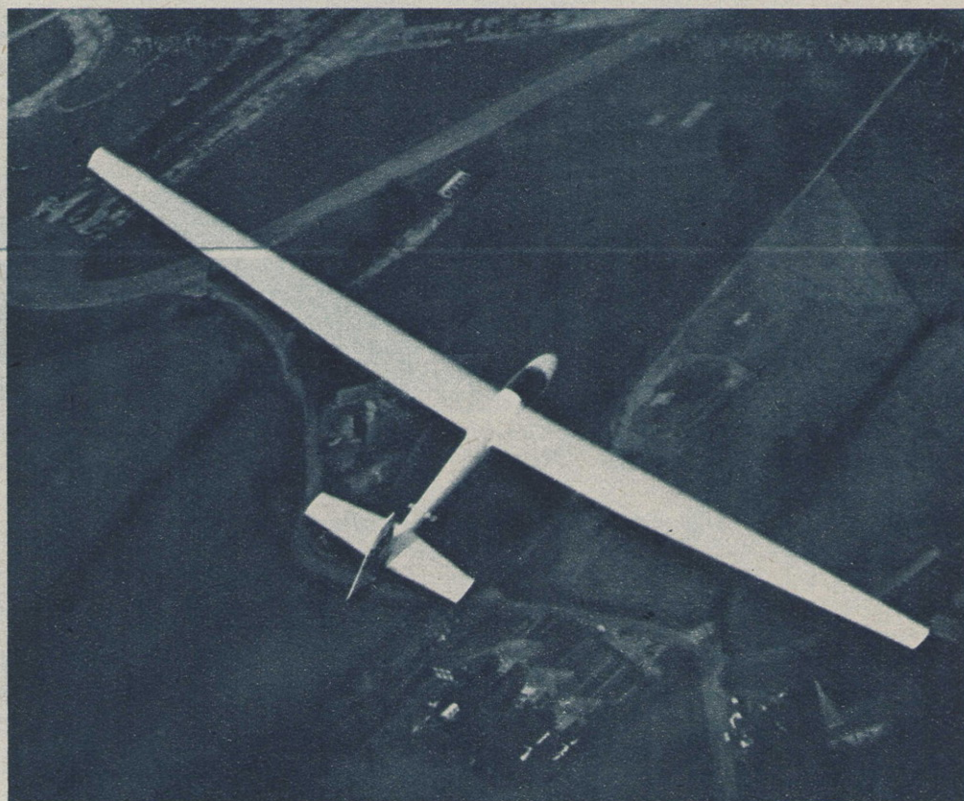
POLSKI KLUB SZYBOWCOWY 1964

Korespondencja własna z Londynu

JERZY B. CYNK

ROK ubiegły zapisał się w kronice Polskiego Klubu Szybowcowego w W. Brytanii jako najpomyślniejszy okres jego pracy. Obok wciąż wzrastających umiejętności pilotów klubowych i powiększającej się liczby członków latających, duży wpływ na dobre wyniki miała pogoda, która począwszy od czerwca obfitowała w długie suche okresy, nie nastręczające wprawdzie sensacyjnych warunków dla rekordowych wyczynów, ale pozwalająca na pełne wykorzystanie sprzętu na szeroką skalę. Ogólnie w roku 1964 wykonano na Olympii 2b „Polichno" 266 lotów o łącznym czasie 82 godz. 20 min., na „Mucha Standard" 207 lotów o czasie 134 godz. 26 min i na Skylarku 4 „Dywizjon 303" 127 lotów o czasie 163 godz. 50 min., a więc razem 600 lotów o łącznym czasie 380 godz. 36 min. Zestawienie to nie obejmuje lotów wykonanych poza terenem W. Brytanii przez członków klubu odwiedzających inne kraje, ani kilkuset lotów szkolnych i treningowych na dwu- i jednomiejscowych szybowcach Lasham Gliding Centre.

Najdonioślejszym wydarzeniem w r. 1964 było zdobycie przez Edwarda Jerzyckiego trzeciego miejsca w II Lidze Ogólnobrytyjskich Mistrzostw Szybowcowych, rozegranych w Lasham w maju 1964. Utartym już zwyczajem do Mistrzostw tych dopuszczono 80 szybowców, 40 w Lidze I, otrzymującej zadania typowe dla Mistrzostw Świata i 40 w Lidze II, rozgrywającej konkurencje nieco łagodniejsze. Fatalne warunki atmosferyczne spowodowały, że w ciągu ośmiu dni zawodów tylko trzy okazały się zadowalająco lotne. Jerzycki, latając na Skylarku „303", wykazał wysoką klasę pilotażu i bardzo wyrównany poziom we wszystkich konkurencjach. Uzyskując dobre lokaty dzienne w wyścigu po 118-km trójkącie i w 120-km przelocie docelowym, Jerzycki wysunął się na trzecie miejsce w punktacji ogólnej pięknym 187-km. dowolnym przelotem docelowym, który dzięki niepożądanej interwencji pogody był ostatnim wykonanym zadaniem Mistrzostw. Następnego dnia II Liga wystartowała do czwartego z kolei zadania, ale tylko czterech zawodników zakwalifikowało się do punktacji, wśród nich Jerzycki, reszta siadła zaraz po starcie. Regulamin wymaga przynajmniej ośmiu, aby konkurencję uznać za rozegraną i punkty Jerzyckiego wydarte z ołowianego nieba z takim trudem poszły na marne. Pozostała tylko satysfakcja dokonanego wyczynu i uznanie konkurentów. Gdyby punkty te Jerzyckiemu zaliczono, byłby on niewątpliwie Mistrzem II Ligi. Należy tu nadmienić, że w wydanej przez British Gliding Association pod koniec ubiegłego roku liście pilotów szybowcowych, sklasyfikowanej według uzyskanych osiągnięć, Edward Jerzycki znajduje się na 35 miejscu, ma on więc zapewnione miejsce w I lidze w Mistrzostwach Narodowych 1966 (w tym roku zawody te nie odbędą się ze względu na rozgrywanie w W. Brytanii Szybowcowych Mistrzostw Świata). W czasie Mistrzostw Narodowych 1964 klub gościł u siebie przybyłych z Polski E. Makulę, mistrza świata klasy otwartej i J. Dankowskiego, trenera polskiej ekipy zawodniczej, którzy mieli możność zapoznać się ze specyficznymi warunkami atmosferycznymi jakie panują nad wyspą.


„Statek flagowy" Klubu, szybowiec „Dywizjon 303" (Skylark-4) w locie.



Lokalne zawody szybowcowe w Rearsby koło Leicester. Po prawej stronie polskiej „Muchy" uczestnik zawodów Józef Przewłocki, z lewej b. kierownik Klubu — Tadeusz Krzystek.



Flota klubowa: „Mucha Standard", Skylark, „Dywizjon 303" i Olimpia — „Polichno".

Obok sukcesu Jerzyckiego klub ma do odnotowania w r. 1964 szereg innych udanych wyczynów. Józef Przewłocki przeleciał na „Skylarku" trójkąt Lasham — Welford — Andover — Lasham o trasie ponad 100 km, w dobrym czasie 1 godz. 30 min.; Edward Łysakowski wykonał dwa loty, a Przewłocki jeden lot po 112-km. trójkątach; kpt. L. Kuryłowicz zapisał na swoje konto piękny docel o trasie 250 km; T. Kasperkiewicz wykonał na „Musze Standard" 173-km. lot docelowy Lasham — Wolverhampton, a T. Krzystek na „Skylarku" 130-km. docel do Crewękerke. E. Łysakowski zrobił kilka ładnych lotów po trasach zamkniętych, wyróżniając się w czasie lokalnych zawodów szybowcowych w Lasham dn. 29 sierpnia w locie docelowo-powrotnym 135 km, wykonanym w czasie 2 godz. 12 min., który przyniósł mu najlepszą lokatę dzienną. Także J. Ruśkiewicz wykonał udany lot docelowo-powrotny na trasie 110 km. Razem, łącznie z lotami poza W. Brytanią, piloci klubu wykonali w r. 1964 40 przelotów o łącznej trasie 5 487 km, co jest cyfrą pokaźną, przewyższającą o przeszło 100% sumę dystansu łącznego uzyskanego w przelotach we wszystkich poprzednich latach pracy klubu (do r. 1964 przeleciany dystans wyniósł razem 2 342 km).

Srebrne „C" uzyskał Wojciech Lewandowski i Stanley Johnson (Klub w zasadzie ogranicza członkostwo do osób narodowości polskiej. Wyjątek stanowi dwóch Anglików: Stanley M. Johnson, który w czasie wojny był członkiem załogi Halifaxa latającego w sierpniu r. 1944 ze zrzutami broni do walczącej Warszawy i od wielu lat pomaga klubowi, oraz Charles J. H. Seely, przyjęty w poczet członków w ub. r., który od dłuższego już czasu bezinteresownie pomagał przy remontach szybowców i naprawach samochodów). Wymagania na srebrne „C" wypełnił także Mieczysław Białkiewicz, ale przelotu mu oficjalnie nie zaliczono ze względu na niedociągnięcia w przedłożonej dokumentacji dowodowej i warunek ten musi powtórzyć w tym roku. Najmłodszy pilot klubu, T. Sobko, wykonał lot trwający 4 godz. 35 min., w toku którego zdobył wa-



Edward Jerzycki, zdobywca 3-ciego miejsca i pamiątkowego pucharu w II-giej Lidze na Ogólnobrytyjskich Zawodach Szybowcowych w Lasham w 1964 r, w kabinie szybowca „Dywizjon 303" (typ „Skylark-4"). Foto: A. Jaworski

nakreślanie i wykonanie programów pracy dotyczących szkolenia, wyczynów i sprzętu oraz kierowanie sprawami finansowymi, ukonstytuował się na r. 1965 na walnym zebraniu dn. 25 lutego br. jak następuje: prezes — Józef Przewłocki, wiceprezes i sekretarz — Tadeusz Krzystek, skarbnik — Waldemar Stachowiak, szef-instruktor — Edward Jerzycki, członkowie — Andrzej Jaworski i Mieczysław Hampel.

Doskonały bilans roku 1964 jest dla Polskiego Klubu Szybowcowego, rozpoczynającego obecnie nowy sezon, wyzwaniem do nieustawania w pracy, która, sądząc na podstawie doświadczenia z lat poprzednich, przyniesie niewątpliwie znowu rekordowe rezultaty we wszystkich przejawach jego życia.

runek wysokościowy do srebrnego C, dochodząc do podstawy chmur na wysokości 1 900 m.

Obok powodzeń klub przeżył w r. 1964 bolesną stratę, która głęboko wstrząsnęła wszystkimi. Jolanta Czarnecka, młoda uczennica-pilotka klubu mająca za sobą około 25 lotów na dwusterze, uległa tragicznemu wypadkowi. Rozmawiała ona z pilotem holującego Austera czekającego na sygnał do startu i odchodząc tyłem od samolotu weszła w krąg śmigła ponosząc śmierć na miejscu.

W jesieni zarząd rozpisał konkurs na odznakę klubową i 10 listopada na specjalnie zorganizowanym wieczorze odbyła się wystawa i rozpatrzenie zgłoszonych prac. Spośród 39 przedłożonych projektów wybrano w wyniku kilkakrotnego głosowania pracę Mieczysława Białkiewicza, przedstawiającą żeglującego bociana z motywem biało-czerwonej szachownicy u dołu, drugą nagrodę uzyskał projekt Zenona Perzanowskiego, trzecią Wojciecha Lewandowskiego. Wszyscy wyróżnieni zrzekli się natychmiast przyznanych nagród pieniężnych na rzecz klubu.

Z zakończeniem sezonu lotnego klub energicznie przystąpił do dorocznego remontu sprzętu. Ekipa zorganizowana przez Józefa Przewłockiego dokonała między 15 listopada a 10 stycznia szczegółowego przeglądu i napraw wszystkich trzech szybowców, wkładając w przedsięwzięcie ponad 500 godzin pracy, spędzając w lodowato zimnej szopie warsztatowej soboty i niedziele po 12 godzin na dobę. Jest rzeczą oczywistą, że tylko dzięki takiemu zrozumieniu potrzeb organizacji, w myśl którego członkowie nie tylko garną się do przyjemności latania, ale z równym zapałem poświęcają każdą chwilę wolnego czasu na prozaiczne i niewdzięczne prace nad utrzymaniem sprzętu, klub zawdzięcza swoją żywotność i aktywność na obecną skalę. Głównymi pomocnikami Przewłockiego byli Jerzy Jezierski i Andrzej Jaworski.

Klub, którego członkowie sami z własnych funduszów pokrywać muszą wszystkie koszta latania i utrzymania sprzętu, często za cenę wyrzeczenia się wielu innych rzeczy, znajduje poparcie finansowe i moralne w gronie członków wspierających, liczących obecnie 33 osoby. Pierwszą osobą, która zgłosiła swój udział jako członek wspierający, jest inż. Stanisław Myron-Pietsch.

O dobro finansowe i moralne klubu zabiega również niestrudzenie Komitet Organizacyjny w składzie Mieczysław Hampel, Bolesław Skorupiński i Wojciech Lewandowski. Komitet ten jest przybudówką zarządu i zadaniem jego jest organizacja imprez oficjalnych i dochodowych oraz rekrutacja nowych członków i propaganda. Wytrwałym zabiegom Komitetu zawdzięczać należy przede wszystkim stały przychód z tomboli, loterii itp., zasilający kasę klubową oraz wysoki poziom artystyczny organizowanych wieczorów i imprez.

Zarząd Polskiego Klubu Szybowcowego, którego głównym zadaniem jest



Wczesny ranek w Lasham. Polacy są z reguły pierwsi na polu, czyszcząc i starannie przeglądając swój sprzęt latający (wyżej). Józef Przewłocki, obecny kierownik Klubu, „w drodze do Muchy" (niżej).



PIERWSZY POLSKI AEROKLUB

W ostatnich latach daje się zauważyć ożywienie badań nad historią lotnictwa polskiego. W ogłaszaniu ich wyników szczególne zasługi położyła (obok Wydawnictw Komunikacji i Łączności oraz Wydawnictwa MON) „Skrzydlata Polska". Poświęca ona wiele uwagi również historii i tradycjom lotnictwa sportowego. Liczne jubileusze trzydziestolecia aeroklubów regionalnych, które poszczególne kluby obchodziły, znajdowały żywe i wszechstronne odbicie na łamach „Skrzydlatej", podobnie jak i obchód czterdziestolecia Aeroklubu Poznańskiego, w 1962 r. nawiązujący do powstania Związku Lotników Polskich (15 września 1922 r.).

Tym większa szkoda, że zupełnie bez echa minęła 30 października 1959 r czterdziesta rocznica powstania Aeroklubu Polskiego w Poznaniu. W bieżącym roku mija 46 lat od tego wydarzenia. Warto więc przypomnieć parę faktów, szerszemu ogółowi raczej nie znanych.

Wychodzące w Poznaniu od sierpnia 1919 r. do grudnia 1920 r. pismo „Polska Flota Napowietrzna" (od nru 7 z lipca 1920 r. „Polska Flota Powietrzna"), które wydawane było przez dowództwo lotnictwa wielkopolskiego, przynosi dość wyczerpujące informacje o pierwszych krokach w kierunku organizacji polskiego lotnictwa sportowego. W numerach 3 i 4 z 1 i 15 września 1919 r. znajdujemy ogłoszenia, zapowiadające zorganizowanie „Pierwszego Polskiego Aeroklubu w Poznaniu", wraz z apelem o zapisywanie się na jego członków-założycieli „wszystkich, którym drogi jest rozwój lotnictwa i aeronautyki". Otwarcie aeroklubu miało się odbyć w dniu zorganizowanych przez redakcję „wzlotów konkursowych", czyli pierwszych zawodów samolotowych w Polsce. Zawody te odbyły się 28 września 1919 r. Ich przebieg i wyniki zostały szczegółowo omówione w numerach 5 (z 1 października) i 6—7 (z 15 października — 1 listopada).

Teoretycznym uzasadnieniem potrzeby zorganizowania aeroklubu był artykuł Feliksa Bołsunowskiego pt. „Aerokluby i lotnictwo wojskowe" (PFN nr 4 z 15 września), który przedstawił zagadnienie organizacji aeroklubów w związku z potrzebami lotnictwa wojskowego. Do powstania aeroklubu doszło dopiero 30 października. O wydarzeniu tym obszernie informuje Żdzisław Chełmicki w sprawozdaniu pt. „Pierwszy Polski Aeroklub" (PFN nr 8 z 15 listopada 1919 r., s. 203 — 204).

„A więc stało się faktem dokonanym. Mamy pierwszy „Polski Aeroklub"... W pięknym gmachu Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Poznaniu zebrało się 30 października rb. liczne grono miłośników lotnictwa. Zebraniu przewodniczył z niezwykłą rutyną dr Englich, dyrektor Banku Spółek Zarobkowych, mając przy stole prezydialnym sekretarza w osobie p. Żółtowskiego z Godurowa. Po ustaleniu porządku obrad wysłuchali zgromadzeni z wielkim zainteresowaniem referatów pp. podpułkownika-lotnika Syrokomli Syrokomskiego i podpułkownika-aeronauty Bołsunowskiego o rozwoju aeroklubów za granicą i znaczeniu ich dla Polski, a p. inż. Dobrzyckiego, byłego inspektora stacji lotniczych w Niemczech, o stanie stacji lotniczych na terenie Polski.

Obdarzywszy prelegentów zasłużonymi oklaskami przystąpiło zebranie do przedyskutowania statutów aeroklubu przedstawionych przez komisję organizacyjną, w której pracowali pp. ppłk Syrokomla-Syrokomski, kpt. Fr. Biskupski, inż. Ulatowski, ppłk. F. Bołsunowski, kpt. Wolszlegier i ppor. Żdz. Chełmicki.

Z treścią statutów „Aeroklubu Polskiego" należy podnieść zwłaszcza następujące punkta:

§ 5 opiewa; „Polski Aeroklub ma na celu: 1) wzbudzenie zamiłowania do lotnictwa w Polsce, tworzenie i popieranie technicznej wiedzy w dziedzinie żeglugi napowietrznej. 2) Popieranie wszelkich dążności do stworzenia wielkiej floty handlowej napowietrznej w Polsce.

§ 6. Dla urzeczywistnienia powyższego celu Polski Aeroklub ma prawo: a) zbierać potrzebne fundusze, b) posiadać własny lokal i wszelkie urządzenia potrzebne do pogłębienia i szerzenia wiedzy lotniczej, jako to: szkołę lotniczą, bibliotekę, laboratorium aerodynamiczne, muzeum lotnicze, pracownię modeli, obserwatorium meteorologiczne, c) organizować konkursy, pokazy i wystawy aparatów lotniczych itp., d) wydawać własny organ jako też i prace w zakres lotnictwa wchodzące, e) urządzać odczyty, wykłady i kursy dla popularyzowania wiedzy techniczno-lotniczej.

Zarząd Aeroklubu, w którego skład weszli prezydent miasta Poznania p. Jarosław Drwęski jako prezes, pp. dr Englich — dyrektor Banku Spółek Zarobkowych i inżynier Dobrzycki — były inspektor stacji lotniczych w Niemczech jako wiceprezesi, pp. Kazimierz Otmianowski — handlowiec z Poznania i ppor. dr Zdz. Chełmicki – redaktor PFN jako sekretarze, p. inżynier architekt K. Ulatowski jako skarbnik, p. inż. lotnik D. Kortylewicz jako gospodarz, wreszcie pp. ppłk.-aeronauta F. Bołsunowski, ppłk. lotnik T. Grochowalski, lotnik instruktor Haber-Włyński, inż. dr Stanisz i inż. Łebiński jako ławnicy, rozpoczął już prace wstępne.

Redakcja PFN wita z radością tę nową placówkę społeczną, tak niezbędną w należytym rozwoju każdego nowoczesnego państwa... Jako organ „Polskiego Aeroklubu" będzie PFN nadal śledzić uważnie pierwsze kroki tej nowej, a tak ważnej instytucji i stanie się wyrazicielem jej potrzeb i dążności".

Dalsze numery Polskiej Floty Napowietrznej świadczą o żywej działalności aeroklubu. W numerze 2 z 1920 r. z dnia 1 lutego — 15 lutego znajdujemy na s. 62 sprawozdanie z walnego zebrania, które odbyło się 9 stycznia 1920 r. W tymże numerze na stronie 67 podano komunikat o treści następującej:

„Aeroklub Polski w Poznaniu otrzymał od generalnego sekretarza Międzyñarodowego Związku Aeronautycznego (FAI) zawiadomienie o przyjęciu Polskiego Aeroklubu do Międzynarodowego Związku Aeronautycznego. Polski Aero-Klub na podstawie § 1 statutu FAI jest jedynym prawomocnym reprezentantem Polski w Międzynarodowym Związku Aeronautycznym".

Szerokie plany działalności aeroklubu w zakresie szkolenia lotniczego, rozwoju komunikacji lotniczej, a nawet budowy przemysłu lotniczego nakreślił Jerzy Syrokomla-Syrokomski w artykule pt. „Nowe horyzonty Aeroklubu Polskiego" (PFN, nr 3, marzec 1920, s. 81 — 82). W następnych numerach January Grzędziński, wiceprezes Aeroklubu w Warszawie, wskazuje na konieczność połączenia wysiłków i planowej rozbudowy Aeroklubu (Pilna sprawa, PFN nr 8 sierpień 1920, s. 196 — 197) i opracowania szerokiego programu rozwoju lotnictwa polskiego (Najpilniejsza sprawa, PFN nr 9–12, wrzesień – grudzień 1920, s. 220).

Trzeba podkreślić, że Aeroklub Polski w Poznaniu nie miał ambicji odegrania roli monopolistycznej w organizacji sportu lotniczego. Wskazuje na to artykuł Eugeniusza Wasilewskiego pt. „Międzynarodowy Związek Aeronautyczny" (PFN, nr 4, kwiecień 1920, s. 121 — 123), w zakończeniu którego autor stwierdza:

„Obecnie Aero-Klub Polski w Poznaniu dzięki staraniom i energii pp. ppłk. J. Syrokomla-Syrokomskiego, prezyd. m. Poznania dra Drwęskiego i prezydenta kolei inż. Dobrzyckiego, otrzymał prawo reprezentowania za granicą lotnictwa polskiego, tym samym i inne części Polski, jak to Korona, Małopolska i Kresy winny pójść w ślady Poznania i utworzyć podobne organizacje, starając się o zespolenie ludzi, którym rzeczywiście chodzi o dobro lotnictwa polskiego, i którzy nie zechcą wygrywać protektoratu Aeroklubu w celach interesów własnych.

Gdy się utworzą podobne organizacje i wspólnie z istniejącym już Aeroklubem w Poznaniu wybiorą wspólny zarząd z siedzibą w Warszawie, wtedy Aeroklub Polski w Poznaniu z czystym sumieniem wręczy w ręce tego zarządu prawo, otrzymane od FAI, a tym samym sumiennie i po obywatelsku wywiązałby się ze swego zadania". (Podkreślenie St. A.)

Wydaje się więc jasne, że: 1) Aeroklub Polski w Poznaniu był pierwszą oficjalną polską organizacją lotnictwa cywilnego i sportowego; 2) Mimo swych rozległych planów i afiliowania do FAI był w założeniu placówką regionalną, która z konieczności zamierzała czasowo reprezentować Polskę na forum międzynarodowym.

Działalność Aeroklubu Polskiego zamarła w związku z nasileniem działań wojennych przeciwko Rosji Radzieckiej i likwidacją dowództwa lotnictwa wielkopolskiego, co pozbawiło Aeroklub zarówno kadr fachowych jak i zaplecza materialnego. Okoliczności upadku Aeroklubu wymagałyby zbadania; szczególnie cenne byłyby tu relacje działaczy i członków klubu.

Trzeba stwierdzić, że Aeroklub Polski w Poznaniu nie ma dotąd „szczęścia" do historii. Przedwojenne opracowanie dziejów polskiego lotnictwa sportowego zdawkowo notowały fakt jego powstania, kładąc nacisk na brak konkretnych wyników działalności. Całą zasługę nakreślenia i realizacji programu rozwoju sportu lotniczego przyznawały powstałym w latach 1927 — 1929 Aeroklubowi Rzeczypospolitej Polskiej i aeroklubom akademickim, które rozwinęły się następnie w aerokluby regionalne [1]).

Na stanowisko takie, niezależnie od oczywistych zasług aeroklubów akademickich i ARP, wpłynęły zapewne i inne motywy. Wydaje się, że działalność i program Aeroklubu Polskiego powinny być poddane choćby ogólnej obiektywnej ocenie. Wydaje się to rzeczą pilną wobec rozpowszechniania co najmniej nieścisłego poglądu, że pierwszym polskim aeroklubem był Aeroklub Akademicki w Warszawie, powstały 19 października 1927 r. Twierdzenie to, wyraźnie sformułowane z okazji jubileuszu trzydziestolecia Aeroklubu Warszawskiego [2]), zyskuje prawo obywatelstwa i znalazło się nawet w najnowszej Wielkiej Encyklopedii [3]).

Sprawa pierwszeństwa, z reguły dość delikatna, gdy wchodzą w grę aktualne interesy prestiżowe, nie powinna chyba powodować przekreślania (ściślej przemilczania) wcześniejszych o lat osiem tradycji Aeroklubu Polskiego w Poznaniu. Wydaje się, że z pełnym uzasadnieniem możemy uważać go za pierwszy w Polsce aeroklub regionalny, a jednocześnie za poprzednika ARP i APRL. Nawet gdyby działalność jego ograniczała się do sformułowania przemyślanego programu rozwoju lotnictwa sportowego i cywilnego oraz pierwszych kroków organizacyjnych, z pewnością nie zasługuje na zapomnienie.

Miejmy nadzieję, że powyższy artykuł zachęci dawnych działaczy Aeroklubu Polskiego w Poznaniu do ogłoszenia bliższych danych o jego działalności. Być może zachowały się jakieś akta tej organizacji. Ostatecznie nawet prasa codzienna Poznania z tamtych lat może rzucić nieco światła rozpraszającego wątpliwości. Sprawa zasługuje na przypomnienie, zwłaszcza wobec zbliżania się pięćdziesiątej rocznicy powstania tego pierwszego polskiego aeroklubu .

STANISŁAW ALEXANDROWICZ

Od redakcji: Powyższe opracowanie traktujemy jako artykuł dyskusyjny.

Przypisy:

[1]) Por. np: Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, 5 lat lotnictwa sportowego w Polsce, Warszawa październik 1933, s. 5 i 11; Ku czci poległych lotników, Księga pamiątkowa, Warszawa 1933, s. 278.

[2]) J. Osiński. Jak powstał pierwszy w Polsce aeroklub, Skrzydlata Polska, r. 1957, nr 43, s. 10.

[3]) Wielka Encyklopedia Powszechna PWN, t. 1, Warszawa (1962), s. 48.

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

ADAM WOJTYGA (1896—1956)

URODZIŁ się 20 grudnia 1896 r. w Krakowie. Tamże ukończył gimnazjum realne. W sierpniu 1914 r., jako 17-letni chłopiec, wstępuje do legionów polskich, gdzie pełni służbę w piechocie i artylerii. Już w 1917 r. przejawia zainteresowanie lotnictwem, kończąc I Kurs Lotniczy organizowany przez Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej w Warszawie.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, w 1919 r. kończy szkołę pilotów w Krakowie i rozpoczyna długoletnią pracę w lotnictwie. W latach 1919—1927 pracuje w szkolnictwie, w personelu stałym, kolejno we francuskiej szkole pilotów w Warszawie i Dęblinie, a potem w szkole pilotów w Bydgoszczy. W 1923 roku zostaje mianowany kapitanem i w latach 1924 — 1927 pełni funkcję dowódcy eskadry i dywizjonu szkolnego tejże szkoły. W roku 1927 zostaje przydzielony do 2 pułku lotniczego w Krakowie, gdzie pozostaje do roku 1932, pełniąc kolejno funkcje dowódcy eskadry i dywizjonu liniowego. W 1932 r. zostaje mianowany majorem i powołany do Departamentu Aeronautyki MSWojsk, na stanowisko szefa wydziału mobilizacyjnego.

W 1935 r. przechodzi do 1 pułku lotniczego w Warszawie na stanowisko dowódcy dywizjonu szkolnego, ale już w 1936 r. zostaje oddelegowany do Hiszpanii, na stronę rządową, w charakterze obserwatora działań lotnictwa. Nadsyła do kraju niezwykle trafne oceny i raporty, świadczące o wielkim znaczeniu lotnictwa w przyszłych wojnach.

W 1938 r. kończy kurs Wyższej Szkoły Lotniczej, zostaje mianowany podpułkownikiem i ostatni rok przed wojną pełni funkcję w Oddziale I Sztabu Głównego. W kampanii wrześniowej jest oficerem sztabu Naczelnego Dowódcy Lotnictwa.

Przez cały okres międzywojenny prowadzi także bardzo ożywiona działalność publicystyczną, pisarską i społeczną, związaną głównie z lotnictwem. Przez kilka lat jest redaktorem „Przeglądu Lotniczego" i równocześnie przewodniczącym Komitetu Redakcyjnego czasopisma „Lot Polski". W obu tych pismach umieszcza liczne artykuły i prowadzi niektóre działy. W latach trzydziestych jest sekretarzem generalnym Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, wkładając w tę pracę wiele energii i serca. Jest organizatorem wielu imprez, zawodów lotniczych krajowych i międzynarodowych, a także członkiem wielu komisji sędziowskich tych imprez.

W tymże czasie wydaje drukiem szereg książek i broszur o tematyce lotniczej,



jak np. „Lotnictwo i OPL całego świata" — 1934 r. „Niemieckie Lotnictwo Wojskowe" — 1935 r.; „Zwycięstwo Polskich Skrzydeł" — 1939 r.; „Powtórne zwycięstwo" — 1935 r. Spod jego pióra wyszły także liczne tłumaczenia artykułów i książek z języka niemieckiego. Przykładem może służyć książka dra Henryka Hunke „Zagrożenie Powietrzne i Obrona Przeciwlotnicza" wydana w 1934 r. W swojej działalności pisarskiej i publicystycznej postawił sobie wyraźny cel — przestrzec społeczeństwo polskie i władze przed narastającym zagrożeniem ze strony Niemiec, a zwłaszcza lotnictwa hitlerowskiego.

W latach 1940—1947 w lotnictwie polskim we Francji i Anglii pełni szereg odpowiedzialnych funkcji. M.in. jest dowódcą lotnictwa Brygady Strzelców Karpackich w Palestynie — 1940 r., dowódcą 318 dywizjonu rozpoznawczego w Anglii — 1942 r., oficerem łącznikowym Armii Polskiej na Środkowym Wschodzie — 1943 r., szefem wydziału E.V.T. w Dowództwie Lotnictwa w Anglii — w 1945—1947 r.

W 1947 r. powraca do kraju, gdzie pracuje w Ministerstwie Komunikacji, początkowo w Departamencie Samochodowym, a w 1949 r. zostaje odkomenderowany do prac w Wydawnictwach Komunikacyjnych, pozostając tam aż do lutego 1956 r. w charakterze redaktora.

Zarówno w Anglii jak i po powrocie do Polski prowadzi nadal ożywioną działalność publicystyczną, pisząc szereg artykułów i broszur o tematyce lotniczej, a później w swej nowej specjalności — samochodowej.

Zmarł 3 lutego 1956 r. w Warszawie.

Posiadał odznaczenia: Krzyż Niepodległości, Krzyż Walecznych, Srebrny i Złoty Krzyż Zasługi, Wawrzyn Akademicki oraz szereg medali i odznaczeń angielskich.

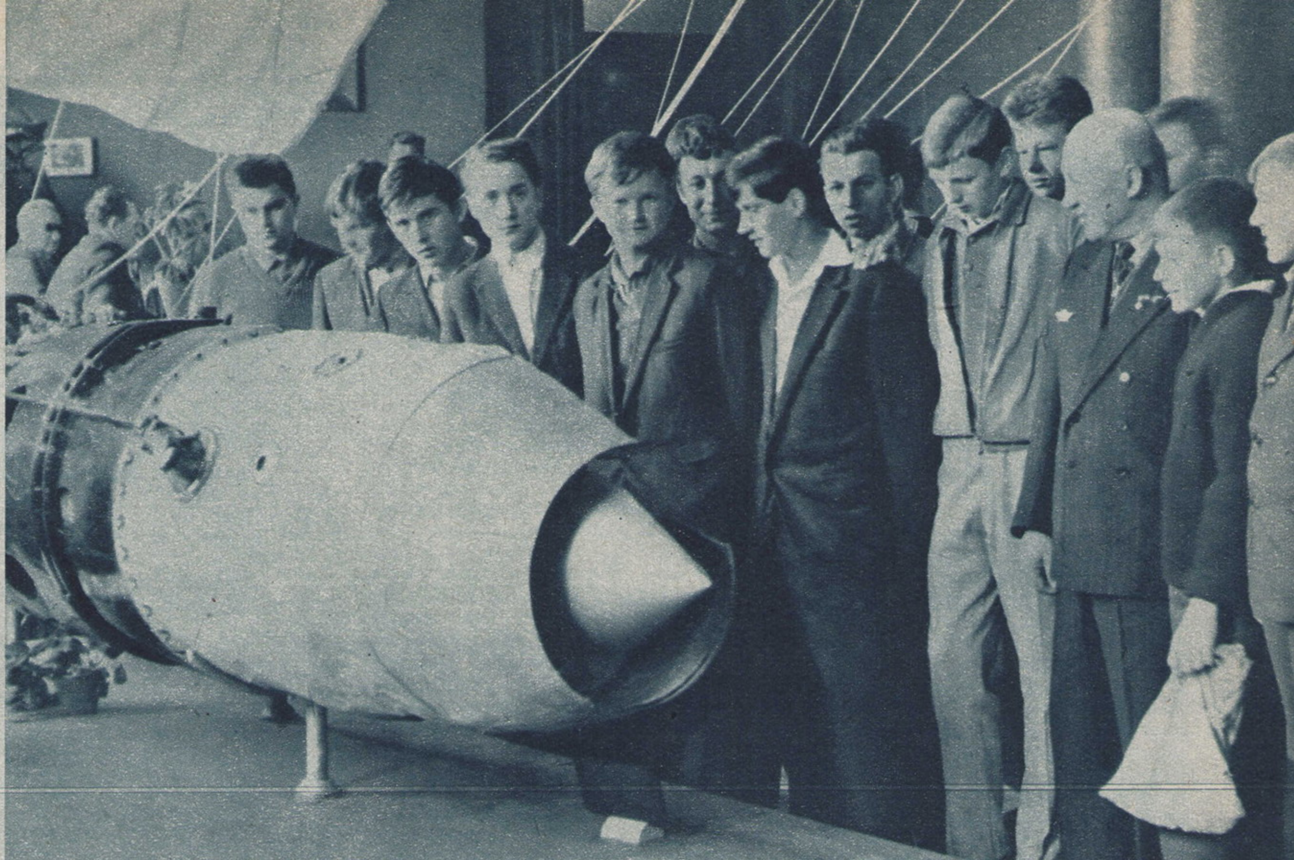
(A. KUR.)

W sali domu kultury Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie czynna była wystawa sprzętu lotniczego. Zorganizował ją Aeroklub Lubelski, przy wydatnej pomocy Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Janka Krasickiego w Dęblinie.

Inicjatywa przygotowania tej ekspozycji wypłynęła od działaczy samodzielnej sekcji sportowców lotniczych, pracujących w łonie Robotniczego Klubu Sportowego „Motor", przy FSC. Wystawa cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem, zwłaszcza wśród młodzieży. Oprócz szybowców i różnych typów silników lotniczych (w przekrojach) pokazano cały szereg urządzeń i sprzętu używanego w lotnictwie. Bardzo charakterystycznym porównaniem rozwoju myśli konstrukcyjnej na przestrzeni lat było ustawienie w bezpośrednim sąsiedztwie modeli samolotów Bleriota, wsławionego przelotem nad kanałem La Manche w 1909 roku i współczesnego myśliwca Lim-5.

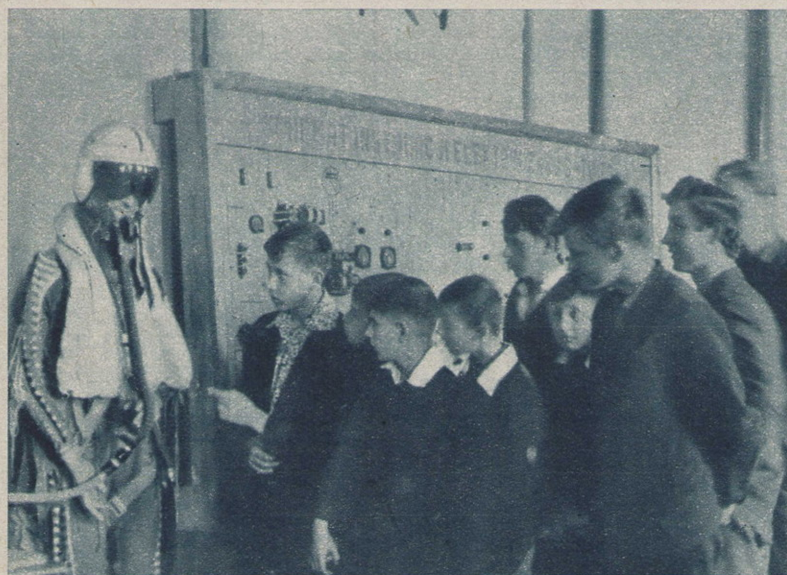
Plansze i makiety w przystępny sposób informowały zwiedzających o zasadach aerodynamiki, podstawach teorii lotu czy tajnikach meteorologii. W sumie wystawa spełniła ważną rolę w propagowaniu lotnictwa wśród społeczeństwa.

TADEUSZ CHWAŁCZYK



Nie tylko starsi zwiedzali wystawę, ale przede wszystkim młodzież szkolna interesująca się lotnictwem. Na zdjęciu młodzież szkolna oglądająca silnik turboodrzutowy.

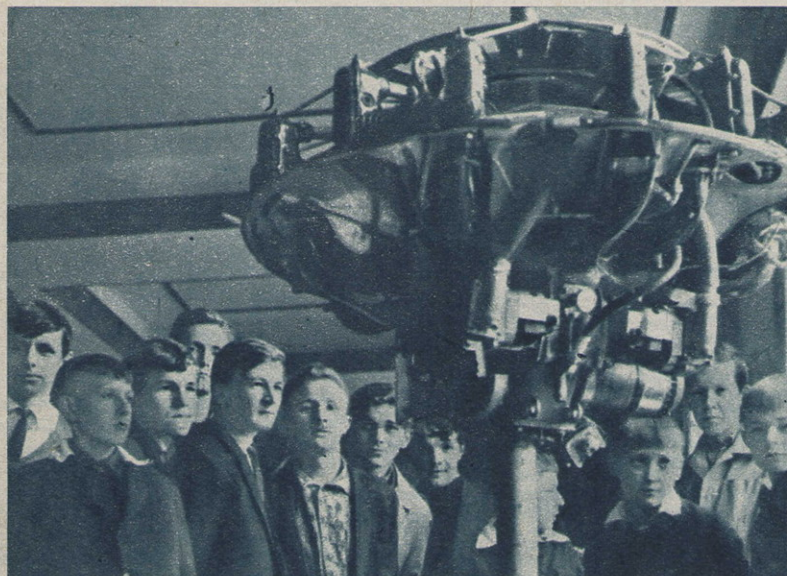
WYSTAWA LUBELSKA

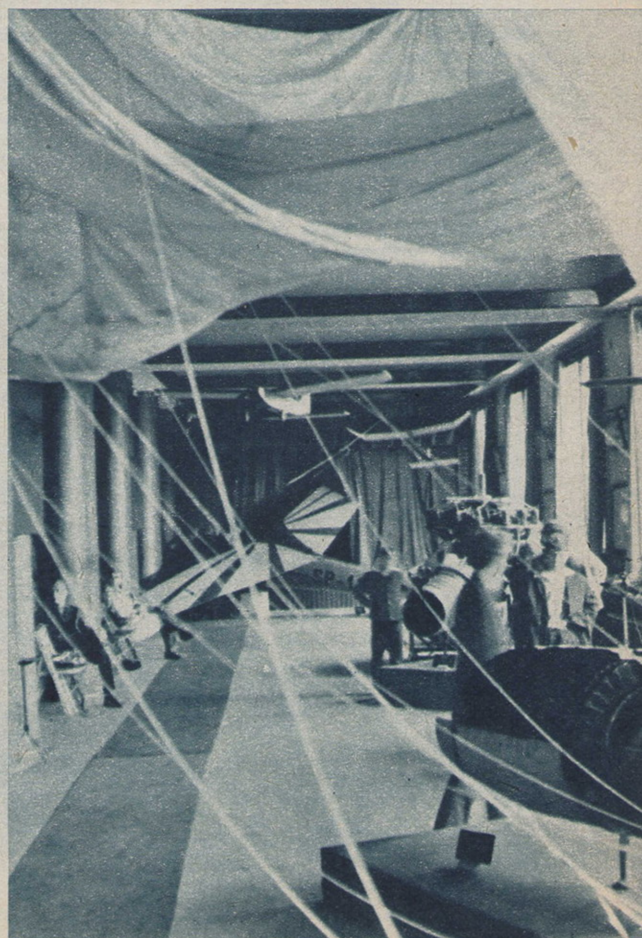


Niemałe zainteresowanie budził również ubiór pilota wojskowego, a szczególnie kombinezon ciśnieniowy, hełmofon oraz kamizelka ratownicza. Poniżej: Młodzież ogląda nowoczesny silnik lotniczy.

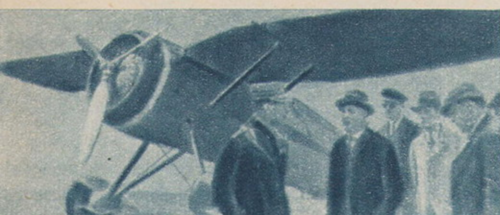


Wielką ciekawość budził również fotel wyrzucany, za pomocą którego pilot samolotu odrzutowego może w razie niebezpieczeństwa opuścić kabinę.





Na wystawie pokazano również różne typy szybowców, spadochronów oraz modele samolotów. Eksponowano przyrządy pokładowe, osprzęt lotniczy oraz pomoce naukowe.
Foto: B. Koszewski (5)



Król grecki Jerzy II zapoznaje się z prototypem P-24.

POD koniec lat trzydziestych Polska była jednym z nielicznych eksporterów sprzętu latającego. W tym okresie prawie wszystkie kraje posiadające przemysł lotniczy ograniczały wywóz samolotów, dążąc do uzupełnienia własnych sił powietrznych. Zawieranie umów o dostawę maszyn bojowych było przedsięwzięciem trudnym do zrealizowania, przy czym kłopoty sprawiało znalezienie odpowiedniego dostawcy. Chętnych do kupna samolotów było wielu. Szereg państw europejskich rozpoczęło uzupełnianie sprzętu na wielką skalę w latach 1935-38. Sytuacja lotnictwa w Polsce pozostawiała wówczas wiele do życzenia. Pomimo niezadowalającej sytuacji zdecydowano się na wywóz znacznej ilości samolotów z kraju. Odbiorcami były armie: Turcji, Rumunii, Grecji i Bułgarii. Eksport szczątkami członków rumuńskiej misji wojskowej.

Sprzedaż licencji była gospodarczo uzasadniona, natomiast wywóz gotowych samolotów bojowych, zwłaszcza w latach 1938-39, był zjawiskiem szkodliwym i przykrym w skutkach. Spośród kontrahentów, którzy otrzymali od nas maszyny, tylko Grecja podjęła ciężar walki z państwami koalicji faszystowskiej. Większość Pezeteli, które wywieziono za granicę, znalazła się w posiadaniu państw opowiadających się po stronie „osi".

Grecki epos myśliwca P-24 rozpoczął się wiosną 1936 r. Po wstępnych rozmowach przedstawiono greckiej komisji wojskowej prototyp P-24. Z samolotem zapoznał się również grecki król Jerzy II. Rasowy Pezetel spotkał się z przychylną oceną komisji. P-24 należał do najlepszych myśliwców w klasie górnopłatów ze stałym podwoziem. Samolot legitymował się niezłymi osiągami, posiadał zwartą sylwetkę, był zwrotny i dobrze uzbrojony. Konstrukcja charakteryzowała się dużą wytrzymałością na obciążenia w locie i odpornością na wpływy atmosferyczne. Do innych znanych zalet należało zaliczyć korzyści wynikające z zastosowania charakterystycznego płata, dobre właściwości lotne itd. Można śmiało stwierdzić, że P-24 w ostatnich wersjach seryjnych stanowił szczytowe osiągnięcie w swej klasie.

Wkrótce po rozmowach sfinalizowano umowę na dostawę do Grecji 24 egzemplarzy P-24F. Nieco później zamówienie zwiększono o dalsze 12 sztuk. Razem w latach 1936-38 sprzedano Grecji 36 samolotów wyprodukowanych w PZL-1, z tego 30 sztuk P-24F i 6 sztuk P-24G. Samoloty dostarczone do Grecji posiadały francuskie silniki Gnome-Rhone 14N7 (970 KM) oraz nowe, starannie opracowane osłony NACA. Wersja P-24F posiadała uzbrojenie składające się z dwóch działek Oerlikon „FF" 20 mm i dwóch k.m. Colt Browning 7,9 mm. Uzbrojenie znajdowało się w skrzydłach poza zasięgiem śmigła. W późniejszym okresie ujednolicono uzbrojenie, zabudowując na wszystkich greckich P-24F km-y w miejsce działek. Ostatecznie grecki model P-24 posiadał standardowe uzbrojenie, składające się z czterech k. m. (bez działek) i dwóch bomb po 50 kG zawieszonych na wyrzutnikach pod skrzydłami. Pezetele przeznaczone były do roli maszyn przechwytujących i atakujących cele naziemne.

Grecy zamawiając P-24F rozpoczęli realizację programu modernizacji lotnictwa. Ten ubogi skalisty kraj, o powierzchni równej 1/4 powierzchni Polski, przeznaczył w latach 1937-38 20% budżetu wojskowego na potrzeby lotnictwa. U nas w tym okresie oddano na te same cele zaledwie 9% wydatków wojskowych. Grecja przed przystąpieniem do rozbudowy lotnictwa nie posiadała sił zdolnych do stawienia silniejszego oporu w powietrzu. Przemysł lotniczy reprezentowany był przez jedną fabrykę płatowców, zbudowaną w miejscowości Stary Faleron. Powstała ona w wyniku umowy zawartej w 1925 r. pomiędzy dowództwem Armii Greckiej, a brytyjską firmą Blackburn Aircraft Limited. W okresie od 1925 do 1937 r. zakład wypuścił kilka serii płatowców, w tym: dwupłaty torpedowe Blackburn „Velos", dwupłaty liniowe Armstrong Whitworth „Atlas" i samoloty wielozadaniowe Avro 652 „Anson". W 1938 r. fabryka przeszła pcd wyłączny zarząd strony greckiej, a Dowództwo Sił Powietrznych przestawiło ją na remonty sprzętu latającego.

Lotnictwo wojskowe Grecji bazowało odtąd wyłącznie na dostawach zagranicznych. W planie rozbudowy sił, projektowano utworzenie dwóch dywizji lotniczych: „Teby" i „Ateny" oraz jednej dywizji lotnictwa morskiego. W pierwszym etapie reorganizacji utworzono trzy dywizjony: I dyon w Tatoi koło Aten, II dyon w Larisa i III dyon w Sedes koło Salonik. Lotnictwo morskie posiadało jeden dyon z bazą w Faleron. Siły powietrzne dysponowały czterema lotniskami stałymi, siedmioma lotniskami zapasowymi i trzema lotniskami cywilnymi. Park maszynowy stale uzupełniano, sprowadzając z Anglii i Francji dalsze samoloty. W przededniu konfliktu stan sprzętu Królewskich Helleńskich Sił Powietrznych przedstawiał się następująco:

POLSKIE SKRZY

obejmował fabrycznie nowe samoloty: P-11, P-23, P-24, P-43 i PWS -16bis. Ponadto Turcji sprzedano licencję na produkcję P-24, a Rumunii licencję na P-11 i P-24. Do innych mniej znanych transakcji należy sprzedaż do Portugalii w 1937 r. używanych samolotów Breguet XIX i PWS. W 1938 r. odstąpiono licencję na wyrób bombowców P-37 „Łoś" belgijskiej firmie G. Renard Constructions Aeronautiques, która nie zdołała jednak uruchomić produkcji. W pierwszej połowie 1939 r. sprzedano do Grecji 12 bombowców P-37, ale wybuch wojny uniemożliwił zrealizowanie tej dostawy.

Z innych transakcji, które nie doszły do skutku, należy wymienić: w 1933 r. rozmowy z przedstawicielami armii japońskiej w sprawie dostaw P-11 oraz w 1937 r. pertraktacje z misją gen. Franco na temat wywozu P-11C. Do chybionych transakcji należał zamiar eksportu bombowca LWS-1 „Żubr", który wiosną 1937 roku rozsypał się w powietrzu grzebiąc pod

Lotnictwo myśliwskie:

I esk. — 12 samolotów P-24F.
II „ — 12 „ P-24F.
III „ — 12 „ P-24 F i G.
IV „ — 12 „ Bloch MB-151.
2 samoloty „Gladiator".

Lotnictwo bombowe:

— 12 sam. Bristol „Blenheim" Mk. IV.
— 17 „ Fairey „Battle" Mk. I.
— 17 „ Potez 63.

Lotnictwo liniowe:

— 16 samolotów Henschel Hs-126.
— 25 „ Breguet XIX A2
— 25 „ Potez XXV Toe.

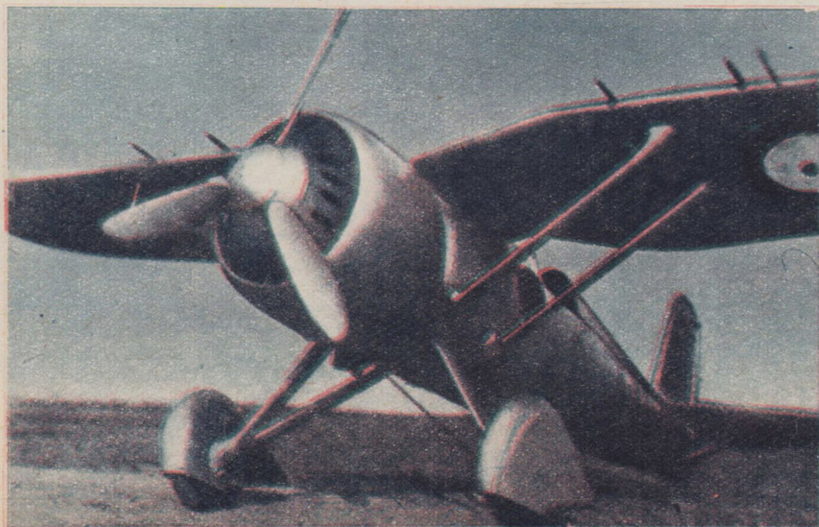
Lotnictwo morskie:

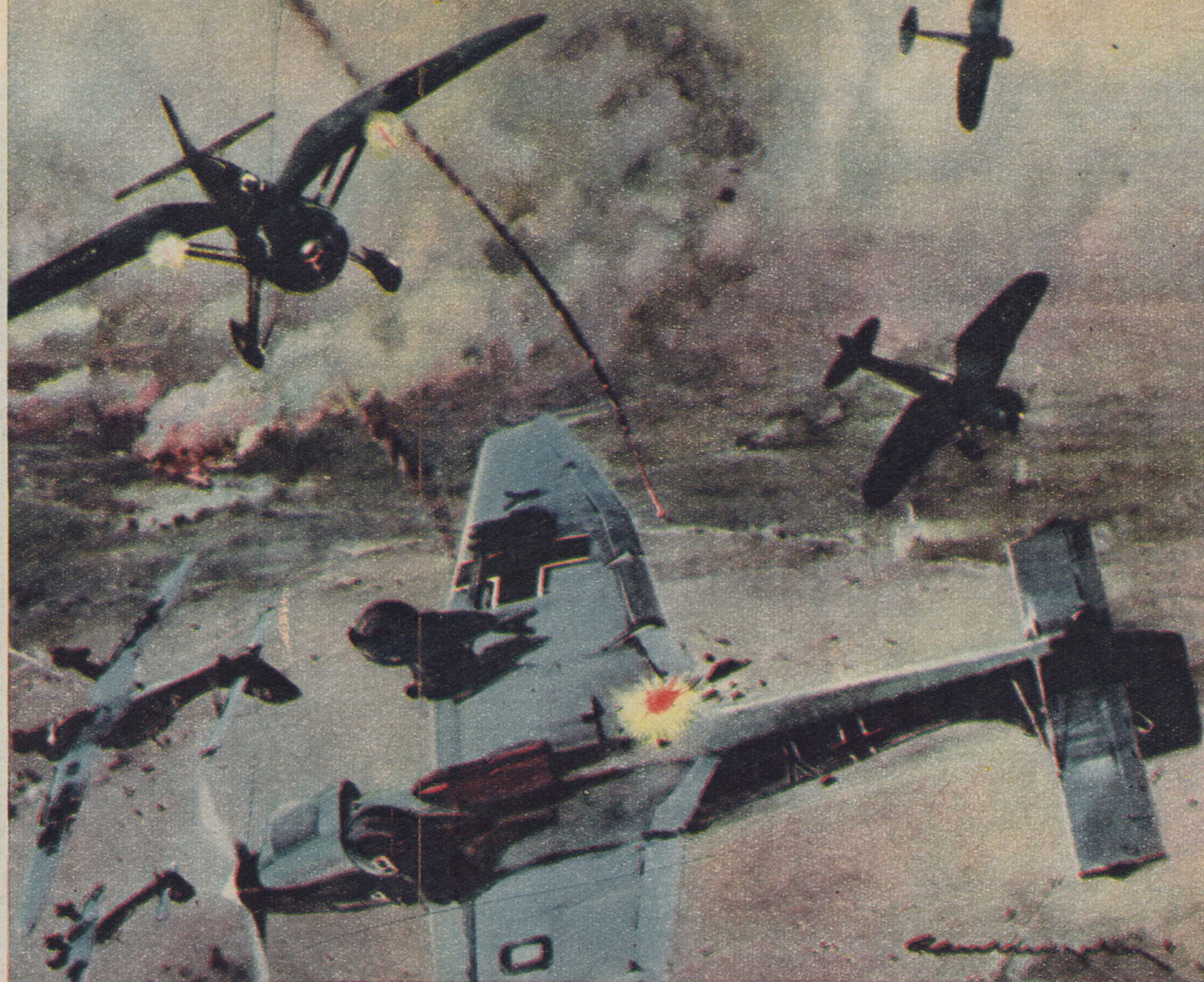
— 10 samolotów Avro „Anson".
— 10 „ Dornier Do-22.
— 9 „ Fairey F-IIIF Mk. IVM.

Ogółem lotnictwo greckie posiadało 191 samolotów pierwszej linii, z tego większa część (98 sztuk) to maszyny o znikomej wartości bojowej — przeważnie przestarzałe dwupłaty liniowe i morskie. Nowsze samoloty pochodziły z dostaw polskich, angielskich, francuskich i niemieckich. P-24 stanowiły trzon lotnictwa myśliwskiego (72 proc. maszyn). Piloci wyszkoleni na nich w doskonałym stopniu opanowali arkana walki powietrznej. Wymownym dowodem były wyniki zmagań w czasie całej kampanii greckiej.

28 października 1940 r. rozpoczął się włoski atak na Grecję. O godzinie 3.00 nad ranem poseł włoski w Atenach wręczył rządowi greckiemu ultimatum, w którym Mussolini domagał się dobrowolnego przejścia pod okupację włoską. Na podjęcie decyzji pozostawiono Grekom tylko trzy godziny. Wobec odmowy, o godzinie 6.00, rozpoczęto działania przeciw Grecji. Pierwsze uderzenie zadało lotnictwo, bombardując ważne punkty strategiczne. Sześćdziesiąt samolotów 4 Squadra Aerea zbombardowało miasta Preweza i Patras, Kanał Koryncki i bazę lotniczą Tatoi. Zaskoczone lotnictwo greckie nie zareagowało. Je-

P-24G w barwach Królewskich Helleńskich Sił Powietrznych.





DŁA NAD GRECJĄ

dynie w Tatoi wystartowały dwa myśliwce MB-151, ale i te nie zdołały nawiązać kontaktu z nieprzyjacielem. Na lądzie Włosi przekroczyli granicę albańsko-grecką, odrzucając nieliczne oddziały miejscowej straży. Armia grecka była nieprzygotowana i dopiero w dniu wybuchu wojny zarządzono powszechną mobilizację.

Naczelne dowództwo lotnictwa włoskiego — Superaero Regia Aeronautica, wydzieliło do wojny z Grecją dwie duże jednostki operujące z baz w Albanii i we Włoszech: Commando Aeronautica Albania i 4 Squadra Aerea. W skład Aeronautica Albania wchodziło lotnictwo bombowe — 24 samoloty SM-81 i 31 samolotów SM-79, lotnictwo myśliwskie — 14 samolotów CR-32 oraz rozpoznawcze — 25 samolotów Ro-37 bis. 4 Squadra Aerea, bazująca w rejonie Brindisi, dysponowała lotnictwem bombowym, składającym się z: 23 samolotów Cant Z-506 bis, 18 samolotów SM-81, 60 samolotów Z-1007 bis i 20 samolotów Ju-87B oraz lotnictwem myśliwskim — 9 samolotów Fiat CR-32, 12 samolotów Macchi C-200 i 35 samolotów Fiat G-50. Razem z rejonu Albanii operowały 94 samoloty, a z baz w południowowschodnich Włoszech 177 samolotów. Ponadto z wysp Dodekanez działała Aeronautica „Egea" w sile 84 samolotów różnych typów.

Ze składu sił (65 proc. bombowców) wynika, że działania lotnictwa nastawiono głównie na ataki bombowe. Agresywny charakter wojny określony był w programie działań Regia Aeronautica. Jako główne cele strategiczne określono: lotniska, węzły komunikacyjne i punkty mobilizacji. Cele taktyczne wyznaczało dowództwo armii atakującej na północy.

W chwili wybuchu wojny lotnictwo greckie znalazło się w ciężkiej sytuacji. Przeważającej sile wroga przeciwstawiano bardzo szczupłe siły własne. Z 50 samolotów myśliwskich i 46 bombowych tylko 49 maszyn było zdolnych do natychmiastowej akcji. Reszta wymagała napraw i znajdowała się w warsztatach lub w zakładzie Faleron. Z 90 wyżej wymienionych samolotów tylko 55 proc. mogło wejść w pierwszym dniu do działań wojennych. 28 października lotnictwo greckie rozmieszczone było na lotniskach stałych. W ciągu krótkiego czasu większość samolotów przebazowano na lotniska zapasowe. Myśliwce P-24F, przeznaczono do obrony ważnych węzłów komunikacyjnych. Trzy eskadry myśliwskie wyposażone w Pezetele osłaniały rejony: Saloniki, Kozani i Larisa. Czwarta eskadra wyposażona w MB-151 osłaniała Ateny.

Nieodpowiedni stan techniczny i mała ilość samolotów sprawiły, że lotnictwo greckie borykało się z nie lada trudnościami. Siły Regia Aeronautica rzucone przeciw Grecji nie miały co prawda wielkiej przewagi, ale Włosi dysponując dużym potencjałem przemysłowym stale uzupełniali sprzęt pierwszej linii. Grecy posiadając samoloty obcego pochodzenia zdani byli na minimalne zapasy części zamiennych. Brak możliwości uzupełniania sił nowym sprzętem oraz skromne zaplecze techniczne groziły szybkim wykruszeniem lotnictwa. Niezrażony trudnościami personel pracował bardzo ofiarnie, pragnąc we własnym zakresie zmniejszyć brak sprzętu. Złote ręce mechaników ożywiały niedawne wraki i pozornie niezdatne do użytku samoloty znów się wzbijały w powietrze.

Pierwsze dni wojny charakteryzowały się ciężkimi zmaganiami w powietrzu. Myśliwce P-24F atakowały w dniach 1, 2, 4, i 6 listopada wyprawy bombowe w rejonie Salonik i Larisy. W dniu 1.XI. w nalocie na Saloniki brał udział hr. Ciano. Podczas walki z falangą bombowców i ich osłoną utracono dwa pierwsze P-24F. Wielka bitwa powietrzna z udziałem Pezeteli miała miejsce 14 listopada. Słynny był wówczas wyczyn porucznika G. Laskarisa, który na P-24F zestrzelił bombowiec SM i myśliwiec Fiat. Włoskie komunikaty wojenne za okres od 28 października do 14 listopada mówią o sześciu walkach powietrznych i strąconych w nich samolotach PZL, Potez i „Blenheim". W rzeczywistości bitew było więcej. Grecy latali i walczyli nad wyraz ofiarnie, stawiając skuteczny opór agresorom. P-24 nawiązywały równorzędną walkę z myśliwcami CR-32 i bardzo skutecznie zwalczały bombowce SM.

Regia Aeronautica w listopadzie i grudniu atakowała w pierwszym rzędzie porty na zachodnim wybrzeżu Grecji, obiekty na zapleczu były bombardowane w mniejszym stopniu. Większość wypraw bombowych spotkała się z oporem myśliwców przechwytujących.

Dzięki zdecydowanej postawie lotnictwa greckiego działanie Regia Aeronautica nie miało najmniejszego wpływu na przebieg walk na froncie. Była to wielka porażka Włochów, zwłaszcza, że przeciwnik znajdował się w bardzo niekorzystnej sytuacji. W tym okresie lotnictwo greckie zostało wzmocnione kilkoma dywizjonami RAF. Anglicy wprowadzili do walki 64 samoloty typu „Blenheim", „Wellington" i „Gladiator". Dywizjony nie zostały podporządkowane dowództwu greckiemu, a jedynie współpracowały z nim. Samoloty RAF, przeznaczono do wsparcia działań na froncie, osłony konwojów i ataków na obiekty w głębi Albanii. Nad obszarem kraju ciężar walk powietrznych ponosiły Pezetele, przy czym najbardziej obciążona była eskadra broniąca rejonu Salonik.

Pogoda zimą w górach Pindos i Masywie Trackim charakteryzuje się większością dni pochmurnych. Silne wiatry o kierunkach zmiennych, duża ilość opadów, zamieci i niska temperatura czynią ten region półwyspu bałkańskiego prawdziwym piekłem załóg. Warunki atmosferyczne były jedną z przyczyn katastrofy polskiego Douglasa DC-2 (SP-ASJ) w dniu 23 listopada 1937 r. podczas lotu z Salonik do Sofii. Zima zaś 1940/41 była szczególnie nieprzychylna. Zła pogoda w znacznym stopniu utrudniała skuteczność działania lotnictwa. Niski pułap chmur w górach uniemożliwiał loty nad frontem.

Włosi w styczniu atakowali przeważnie Saloniki i Prewezę — główne porty wyładunku posiłków. W połowie stycznia lotnictwo greckie przegrupowano do strefy przyfrontowej, skąd działało dla potrzeb armii. Pomimo niepogody prowadzono obserwację, atakowano obiekty wroga i osłaniano działania własnych wojsk. Eskadry wyposażone w P-24F miały bardzo ciężkie warunki eksploatacji. Dotkliwie odczuwano brak części zamiennych. Niektóre z brakujących części przenoszono z maszyn w remoncie do aktualnie eksploatowanych, ale to były półśrodki. Skutki zużycia sprzętu nie dały długo na siebie czekać. Szybko zmniejszała się ilość maszyn zdolnych do lotu. Innym wielkim mankamentem była niedostateczna liczba lotnisk. Cięższe maszyny brytyjskie bazowały w rejonie Aten, a „Wellingtony" dolatywały z Egiptu. Skaliste tereny północnej Grecji nie były miejscem odpowiednim do startu i lądowania. Niejedna maszyna została rozbita w trudnych warunkach polowych. W tym okresie kilka nowych lotnisk znajdowało się dopiero w stadium budowy.



Rejony przechwytywania myśliwców P-24: a — Kozani, b — Larisa, c — Saloniki.

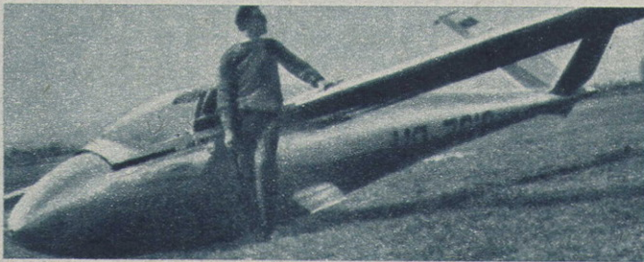
Luty nie przyniósł zasadniczych zmian. Walki w powietrzu toczyły się ze zmiennym szczęściem. 3 lutego podczas walki z formacją bombowców włoskich zostały zestrzelone dwa myśliwce: „Gladiator" i P-24F. 10 lutego doszło do wielkiej bitwy. Dwie greckie eskadry myśliwskie zaatakowały wyprawę włoską, złożoną z 15 bombowców i 20 myśliwców. Formacja rozpadła się, nie docierając do celu. Warunki atmosferyczne były w dalszym ciągu bardzo ciężkie. Podczas całej kampanii od 28.X.1940 do 21.IV.1941 r. było zaledwie 48 dni lotnych, z tego większość w marcu i kwietniu. W każdym z miesięcy zimowych przeciętnie 5—7 dni nadawało się do latania.

Wyjątkowo sprzyjającym okresem była pierwsza połowa marca, kiedy zapanowała piękna słoneczna pogoda. Z chwilą poprawy warunków atmosferycznych Regia Aeronautica rozpoczęła wielką ofensywę powietrzną. Włosi rzucając niespotykaną ilość samolotów do akcji, dopiero teraz wywalczyli panowanie w powietrzu. Niewielka ilość sprzętu strony grecko-angielskiej nie pozwalała na stawianie skutecznego oporu. Niemniej jednak doszło do kilku bitew powietrznych. Udział w walkach brały eskadry wyposażone w różne samoloty. W ciasnych zwrotach przewijały się Pezetele i dwupłaty, obok błyskawicznie przemykały „Hurricany", goniąc uchodzących Włochów. Superaero rzuciło na front grecki cały szereg wcześniej wymienionych maszyn. Okoliczności te sprawiły, że niektóre spotkania w powietrzu zamieniały się w oryginalną mozaikę różnych typów. Szczególne natężenie lotów nastąpiło od 4 do 15 marca. Obie strony wykazały wzmożoną aktywność, przy czym samoloty RAF wielokrotnie bombardowały obiekty w Albanii. Myśliwce greckie, w tym P-24F, atakowały wyprawy bombowe, osłaniały własne wojska i eskortowały bombowce nad Albanią. Większe walki miały miejsce 4, 13 i 14 marca. W dniu 4.III. nad miejscowością Porto Palermo — w południowej części Albanii zajętej przez Greków, 11 myśliwców włoskich CR-42 osłaniało okręty bombardujące pozycje na brzegu. Grupa myśliwców brytyjskich sprowadzona przez dowództwo odcinka zaatakowała osłonę i okręty. Wywiązała się walka, w wyniku której strącono dwa CR-42. 13 marca eskadry złożone z „Hurricanów" i „Gladiatorów" przechwyciły w rejonie Kontisa dużą wyprawę bombową osłanianą przez myśliwce CR-32 i C-200. Anglicy zestrzelili dwa samoloty, a kilka uszkodzili. Wyprawa została zawrócona, zrzucając bomby na skaliste bezdroża. 14 marca doszło do walki w podobnych warunkach. Każda ze stron straciła po dwa samoloty.

W tym okresie myśliwce P-24F stoczyły walkę z samolotami włoskimi w rejonie Larisy. Pomimo miażdżącego nacisku w powietrzu i na ziemi, Grecy utrzymali front w Albanii. Był to ogromny sukces, zwłaszcza, że przeciwnik posiadał dwukrotną przewagę w ludziach i jeszcze większą w sprzęcie. W drugiej połowie marca natężenie walk znacznie zmalało. Intensywnie eksploatowany sprzęt wymagał przeglądów i napraw. Włosi przygotowywali się do nowej ofensywy. Lotnictwo brytyjskie w tym okresie zaangażowane było przy osłonie konwojów dostarczających Korpus Ekspedycyjny. Kilka pojedynków powietrznych rozegrało się w rejonie frontu. Udział Pezeteli w działaniach był coraz mniejszy. Stale malejący stan maszyn sprawił, że na przełomie marca i kwietnia było zdolnych do lotu tylko kilka pojedynczych egzemplarzy. Wkład polskich maszyn do ogólnego wysiłku był jednak znaczny. Według nieoficjalnych źródeł **co trzecia maszyna włoska zniszczona w czasie kampanii była dziełem pilotów latających na P-24F.** W pierwszych miesiącach wojny maszyny PZL były podstawowym typem osłaniającym greckie niebo przed napastnikami.

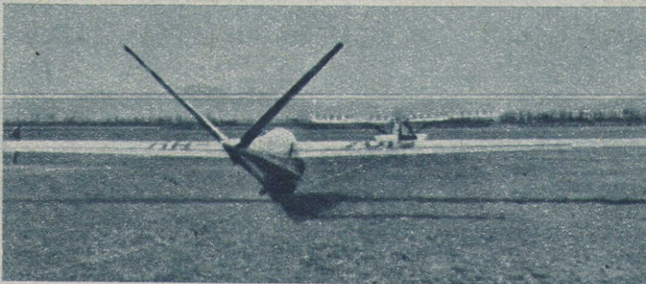
6 kwietnia 1941 r. na Grecję uderzyli Niemcy. Luftwaffe powstrzymywana przez niepogodę przystąpiła do akcji w dniach 8—10 kwietnia. Uderzenie z powietrza nastąpiło na pierwsze pozycje i uchodzące kolumny wojska. Bombowce nurkujące niszczyły mosty, wiadukty i tunele na drogach górskich prowadzących na tyły. Zbombardowano również port Aten — Pireus. Lotnictwo utraciło wysunięte na północ lotniska, co mocno ograniczyło zdolność operacyjną myśliwców. Zdolne do lotu samoloty przebazowano na południe — do Etolii i Attyki. Brak dostatecznej osłony lotniczej spowodował, że Luftwaffe prawie niepodzielnie zapanowała w powietrzu. Celem ataków były przeważnie wycofujące się wojska sprzymierzonych. Szybko zbliżał się kryzys. P-24F wykonywały loty rozpoznawcze, staczając kilka pojedynków z Niemcami. Dalszy rozwój wypadków uniemożliwiał kontynuowanie walk. Armie greckie poddawały się. Brytyjski Korpus Ekspedycyjny wycofał się na Peloponez, skąd nastąpiła ewakuacja na Kretę, i do Egiptu. Korzystając z ciemnych bezksiężycowych nocy, ewakuowano również większość zdolnych do lotu samolotów. Ostatni P-24F wystartował nocą 23 kwietnia, biorąc kurs na Kair. To był finał greckiego eposu polskich maszyn.

Mgr ANDRZEJ MORGAŁA



WĘGRZY STARTUJĄ NA A-15

O wzrastającej popularności radzieckich szybowców świadczy wiele faktów, a m. in. ten, iż lata na nich, na mistrzostwach świata w South Cerney, reprezentacja szybownictwa węgierskiego. Na zdjęciu wyżej: Pilot Csepan Janos przy swym szybowcu A-15 (klasa otwarta). Niżej: Szybowiec A-15 startuje na holu za samolotem „Kanya". Foto: „Repüles"



W SKRÓCIE

Lotnictwo wojskowe Włoch zamówiło w zakładach Fiata w Turynie dwa samoloty pionowego startu Fiat G-222.

*

Holenderskie linie lotnicze KLM zamówiły w USA sześć średniodystansowych odrzutowców DC-9. Nowe odrzutowce wejdą do służby na europejskich liniach KLM wiosną 1966 r.

*

Południowo-koreańskie lotnictwo wojskowe otrzymało ostatnio z USA pierwszą eskadrę samolotów Northrop F-5, które zastąpią przestarzałe F-86 „Sabre". Samoloty F-5 dostarczane są przez USA również marionetkowemu rządowi Tajwanu i Filipin.

*

Francuzi budują nowy samolot komunikacyjny, będący kombinacją projektu GAM Dassault „Mystere-30" i Sud-Aviation „Caravelle-24". Będzie to dwusilnikowy odrzutowiec na krótkie trasy, który ma nosić nazwę „Mercure-24/30". W sylwetce maszyna ma być zbliżona do brytyjskiego BAC-1.11 i francuskiego „Mystere-20".

*

Zakłady General Dynamics (oddział Convair) w Fort Worth (Texas) otrzymały zamówienie w wysokości ponad miliarda dolarów na seryjną budowę 407 samolotów bojowych F-111A dla powietrznych sił zbrojnych USA i 24 maszyn tego typu dla lotnictwa marynarki.

*

Cztery międzynarodowe towarzystwa komunikacji powietrznej podpisały umowę o wspólnym eksploatowaniu linii między Europą i Japonią: „Air France", „Alitalia", „Deutsche Lufthansa" i „Japan Airlines". Umowę o wspólnym eksploatowaniu szlaków między Europą i Australią podpisały również linie brytyjskie BOAC, indyjskie „Air India" i australijskie „Quantas".

*

O wielkości zapotrzebowania towarzystw komunikacji lotniczej na samoloty może świadczyć zamówienie amerykańskiego towarzystwa United Air Lines, złożone w jednych tylko zakładach Boeing: 70 samolotów Boeing-737, 20 — Boeing-727, 6 — Boeing-727 QC. W zakładach Douglas linie te zamówiły: 5 samolotów DC-8/62 i 4 DC-8/50.

SŁAWNI LOTNICY



Alan Shepard

Urodził się w 1923 r w East Derry (USA) jako syn pułkownika. W okresie wojny rozpoczął służbę w marynarce wojennej na Atlantyku i pływał na niszczycielu „Cosgrove" jako oficer pokładowy. W roku 1945 ożenił się, a rok później zaczął latać jako pilot w dywizjonie myśliwskim marynarki wojennej. Wkrótce jednak ukończył szkołę pilotów doświadczalnych. Przez pewien czas był pilotem doświadczalnym marynarki wojennej, a następnie latał jako nocny pilot myśliwski na samolotach odrzutowych. W roku 1958 ukończył Wyższą Szkołę Marynarki Wojennej, po czym skierowany został do sztabu Floty Atlantyckiej jako oficer-specjalista do rozpoznawania samolotów. Właśnie stamtąd w drodze selekcji znalazł się, jako jeden z siedmiu pierwszych w gronie, astronautów amerykańskich przygotowujących się w ramach programu „Merkury" do lotów.

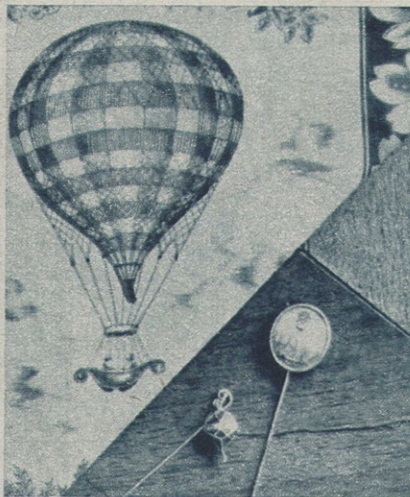
Shepardowi przypadł zaszczyt wykonania pierwszego lotu kosmicznego. Był to co prawda lot balistyczny i trwał tylko 15 minut, niemniej jednak stanowił udaną próbę. Start do tego lotu komandora-porucznika Sheparda nastąpił 5 maja 1961, w niecały miesiąc po locie Gagarina. Kabinę kosmiczną, w której znajdował się Alan Shepard, wyniosła rakieta „Redstone 2". W sto sekund po wzlocie Ziemia odebrała przez radio pierwsze słowa Sheparda: „O! What a beatiful view". (Ach, jaki piękny widok). Na wysokości 145 km kabina kosmiczna oddzieliła się od rakiety i dla Sheparda zaczął się wówczas pięciominutowy okres nieważkości. Gdy prędkość kabiny zaczęła wzrastać, pilot włączył kolejno trzy silniki hamujące. Wówczas kabina obniżyła lot; po pewnym czasie nastąpiło otwarcie dwóch spadochronów i pomyślne lądowanie na wodach Atlantyku.

Alan Shepard wylatał ogółem ponad 3 600 godzin na samolotach, w tym 1 700 godzin na samolotach odrzutowych. Ma dwoje dzieci. (m).

Bonjour Monsieur Dollfus

Francuz, pan Charles Dollfus (na zdjęciu z prawej) jest jednym z pionierów aeronautyki. 50 lat temu rozpoczął loty balonowe, miał szereg sukcesów sportowych, a i obecnie pasjonują go bez reszty sprawy związane z historią baloniarstwa. Jest mianowicie zamiłowanym kolekcjonerem wszystkiego co związane jest ze statkami lżejszymi od powietrza. Podajemy kilka oryginalniejszych przedmiotów ze zbiorów p. Dollfusa.





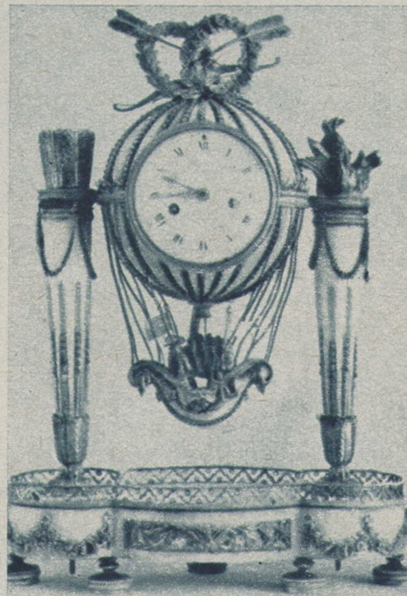
Medalion z miniaturą balonu Charlesa i Roberta z roku 1783. Spinka w formie balonu — wyrób angielski z lat 1815—1825, upamiętniający loty pierwszego brytyjskiego aeronauty Jamesa Sadlera.

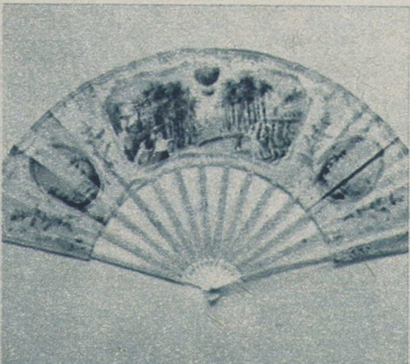
*

Z prawej zegar stylizowany na balon Francuzów Charlesa i Roberta, którzy odbyli 1 lot w dniu 1 grudnia 1783 roku.

*

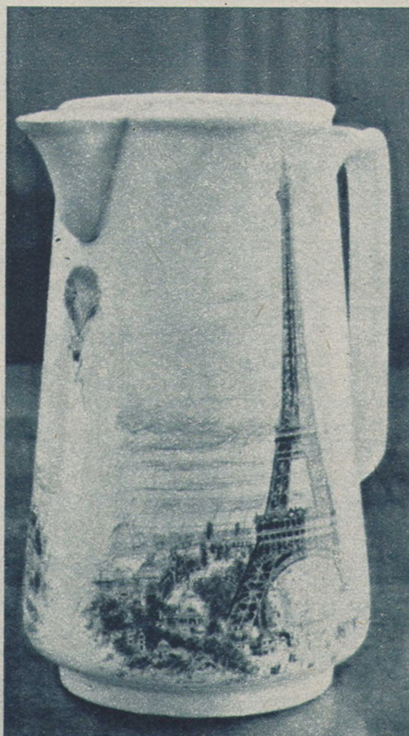
Poniżej: Wachlarz jedwabny z motywami lotniczymi na tle ogrodu w Tuilerie w Paryżu, a obok porcelana będąca własnością króla Karola X. Na rysunkach balon Blancharda z 1785 roku.



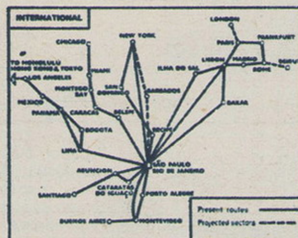




I jeszcze jedna oryginalność: dzbanek do mleka z okresu otwarcia I Wystawy Paryskiej w 1889 roku. Obok jednego z ówczesnych cudów świata — wieży Eiffla — balon w locie.







Brazylijskie linie lotnicze

W skrócie — linie te noszą nazwę VARIG. Ich pełna nazwa brzmi: „Sociedade Anonima Empresa de Viacao Aerea Rio Grandense". Istnieją już 38 lat i są obecnie najpotężniejszymi liniami Ameryki Południowej. Dysponują najnowocześniejszymi samolotami: „Caravelle", Boeing-707, DC-8, „Coronado". Na zdjęciu wyżej: Jeden z trzech odrzutowców „Coronado", na lotnisku Sao Paulo. Obok: Schemat połączeń międzynarodowych VARIG.

W SKRÓCIE

● **W Paryżu,** dnia 13 maja br., wręczona została Walentynie Nikołajewej — Tiereszkowej nagroda Galaberta. Nagroda francuskiego przemysłowca Galaberta została ufundowana w roku 1957, w celu popierania najwybitniejszych osiągnięć w dziedzinie podboju i opanowania Kosmosu.

*

● **W Czechosłowacji,** serdecznie witany, bawił z wizytą radziecki kosmonauta, bohater Związku Radzieckiego, podpułkownik Aleksiej Leonow. Wziął on udział w centralnych uroczystościach 20-ej rocznicy wyzwolenia Czechosłowacji, które odbywały się 8 i 9 maja w Pradze.

*

● **Władze** Zjednoczonej Republiki Arabskiej zażądały od wszystkich zagranicznych towarzystw lotniczych, utrzymujących połączenia lotnicze pomiędzy państwami obcymi i ZRA, aby obniżyły taryfę lotniczą dla turystów przybywających do Egiptu. Jako pierwsze — żądania władz ZRA przyjęły dwa amerykańskie towarzystwa lotnicze: TWA i PAA. W przypadku odmówienia zgody na żądanie ZRA, zagraniczne towarzystwa lotnicze mają być pozbawione prawa utrzymywania tras powietrznych wiodących do Egiptu.

● **Francja** i **W. Brytania** podpisały układ o budowie dwóch typów samolotów wojskowych. Pierwszy, naddźwiękowy, przeznaczony jest dla sił powietrznych i lotnictwa morskiego obu krajów. Drugi samolot ma mieć zmienną geometrię skrzydeł, zależnie od potrzeb operacyjnych.

● **Od sierpnia** ub. r. do 10 maja br. zestrzelono nad terytorium Demokratycznej Republiki Wietnamu 273 samoloty amerykańskie.

*

● **W Holandii,** w Amsterdamie, zachodnioniemieccy specjaliści z zakładów Dorniera prowadzą doświadczenia nad nowym typem rakiety.

*

● **Negocjacje** pomiędzy ZSRR i NRF, w sprawie utworzenia regularnej komunikacji lotniczej na trasie Moskwa — Frankfurt n/M, mają wszelkie widoki pomyślnego zakończenia.

*

● **Powietrzne** siły zbrojne Ghany mają w posiadaniu: 12 samolotów „Chipmunk", 14 — „Beaver", 8 — „Caribou", 3 — „Heron", 12 — „Macchi" oraz 6 śmigłowców „Whirlwind", 2 — „Wessex" i 1 — Mi-4.

*

● **Lotnictwo** wojskowe Nigerii, uzbrojone przez NRF, posiada: samoloty Piaggio P-149, Dornier Do-27 (10 sztuk), Fiat G-91 i „Noratlas" (2 sztuki). Piloci wyszkoleni zostali przez instruktorów zachodnioniemieckich w bazie Kaduna. Szefem tych instruktorów jest niejaki G. Katz, w stopniu podpułkownika.

*

● **W Pekinie** toczą się negocjacje między delegacją francuską i chińską w sprawie komunikacji lotniczej między Francją i Chinami Ludowymi. W skład delegacji francuskiej wchodzą wyżsi urzędnicy ministerstwa spraw zagranicznych, ministerstwa transportu i linii „Air France".

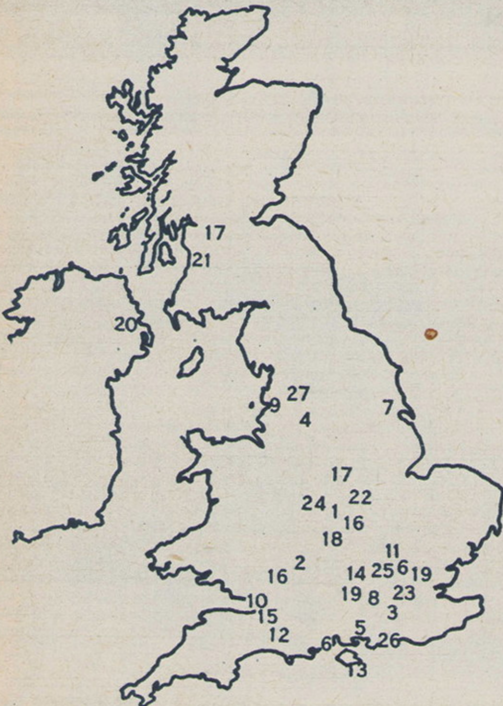
*

● **25 byłych** pilotów francuskiego pułku „Normandie — Niemen", który walczył w ZSRR z hitlerowcami, zostało odnaczonych z okazji 20-lecia zwycięskiego zakończenia wojny wysokimi orderami i medalami ZSRR. Order Aleksandra Newskiego otrzymali: Louis Delfino i Louis Cuffaut.

*

● **Kosmonauta** radziecki Paweł Popowicz będzie prezentował statek kosmiczny „Wostok" na Salonie Lotniczym i Kosmonautycznym w Le Bourget.

BRYTYJSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY



Mapka, zamieszczona po lewej, orientuje w rozmieszczeniu na terenie wysp brytyjskich zakładów przemysłu lotniczego. Przemysł ten koncentruje się głównie na terenie południowej i środkowej Anglii i organizacyjnie znajduje się w dyspozycji pięciu wielkich korporacji oraz kilkunastu przedsiębiorstw samodzielnych, nie związanych z gigantami produkcyjnymi. Oto wykaz zakładów (liczby — ukazują usytuowanie każdego zakładu na terenie Wysp):

HAWKER SIDDELEY GROUP: 1. Armstrong Whitworth (Baginton), 2. Gloster Aircraft (Gloucester), 3. Hawker (Kingston), 4. A. V. Roe (Manchester), 5. Folland (Hamble), 6. De Havilland Group (Hatfield), 7. Blackburn Group (Brough).

BRITISH AIRCRAFT CORPORATION: 8. Vickers Armstrongs (Weybridge), 9. English Electric (Preston), 10. Bristol Aircraft (Bristol), 11. Hunting Aircraft (Luton).

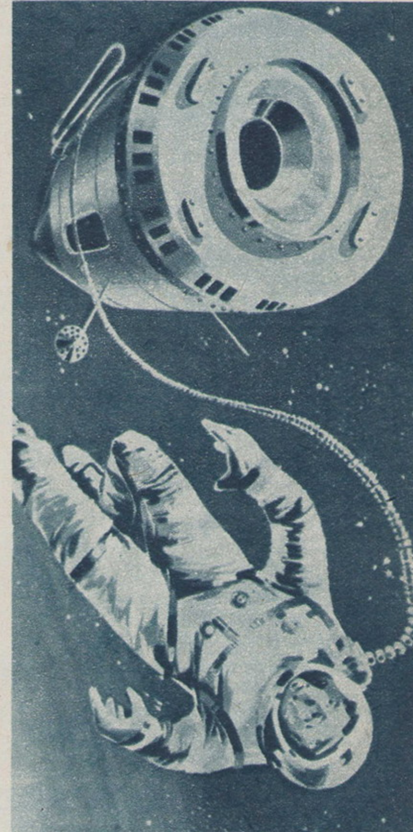
WESTLAND AIRCRAFT: 12. Westland Aircraft (Jeovil), 13. Saunders Roe (Wight), 14. Fairey (Hayes), 15. Bristol Helicopters (Bristol).

BRISTOL SIDDELEY: 16. Bristol i Coventry.

ROLLS-ROYCE: 17. Derby i Glasgow.

NIEZALEŻNE: 18. Alvis (Coventry), 19. Handley Page (Radlett i Reading), 20. Short (Belfast), 21. Scottish Aviation (Prestwick), 22. Beagle-Auster, 23. Napier Aero Engines (Liverpool), 24. Boulton Paul (Wolverhampton), 25. Fairey Engineering (Hayes), 26. Beagle-Miles (Shoreham), 27. Lancashire Aircraft (Blackburn).

Międzynarodowe znaczenie radzieckich lotów kosmicznych



Z artykułu pióra Grigorija Chozina, członka Komisji Problemów Techniczno-Sportowych Federacji Sportów Lotniczych ZSRR, nadesłanego nam przez Agencję Prasową „Nowosti", przytaczamy poniższe interesujące fragmenty, dotyczące radzieckich osiągnięć w dziedzinie badania przestrzeni kosmicznej.

ZAKRES badania kosmosu jest doskonałym świadectwem aktualnego stanu tak ważnych dziedzin nauki i techniki, jak matematyka, fizyka, chemia, metalurgia czy radioelektronika.

Oto jak na przykład przedstawia się charakterystyka mocy silników rakiet, które wynosiły statki serii „Wostok" na orbitę Ziemi (wypowiedź Głównego Konstruktora silników):

„Równa się ona mocy prawie pół miliona „Moskwiczy", przewyższa moc tysiąca największych spośród istniejących na świecie samolotów. Trzeba by było niemal dziesięciu gigantycznych elektrowni, aby ich wspólna moc mogła się zrównać z mocą, jaką posiadają silniki pierwszego na świecie radzieckiego statku kosmicznego, który poleciał w Kosmos z człowiekiem na pokładzie".

Związek Radziecki wykształcił całą armię wysokokwalifikowanych inżynierów, techników i robotników wszystkich istniejących specjalności znajdujących zastosowanie w zdobywaniu Kosmosu. Wiceadmirał Rickover, asystujący byłemu wiceprezydentowi USA Richardowi Nixonowi w jego podróży po Związku Radzieckim, od razu po powrocie do USA uderzył na alarm. W rozmowie z korespondentem dziennika „New Jork Times" stwierdził on:

„Nasze datujące się już od dłuższego czasu współzawodnictwo ze Związkiem Radzieckim sprowadza się w istocie rzeczy do kształcenia kadr... Naród, który wygra to współzawodnictwo, stanie się potencjalną rządzącą siłą".

Uczeni z Kalifornijskiego Instytutu Technologicznego, którzy dostali polecenie badania perspektywy rozwoju świata w ciągu najbliższych stu lat, stwierdzili m.in.:

„W rezultacie swych skoncentrowanych wysiłków Związek Radziecki szybko przegonił Stany Zjednoczone i obecnie kształci dwukrotnie większą liczbę uczonych i inżynierów niż my. Jest więcej niż pewne że „eksplozja" ta będzie się jeszcze potęgować. U nas raptem dwie trzecie inżynierów i uczonych może efektywnie pracować w swoich specjalnościach, podczas gdy w ZSRR wszyscy inżynierowie i uczeni są wykorzystywani w ich właściwych specjalnościach. Trzeba jeszcze powiedzieć, że jedna trzecia radzieckich inżynierów i techników — to kobiety..."

A oto co pisze w swej gazecie „New York Journal American" Randolph Hearst-junior, znany amerykański potentat prasowy, o radzieckim pierwszym kroku w Kosmos:

„Oto mamy ich pierwszy jawny zryw. To, jednakże, nie oznacza, że i inne dziedziny, w których myśmy ongiś czuli się najzupełniej bezpieczni, nie są już celem intelektualnego bombardowania radzieckiej nauki".

Jaki związek może istnieć między — zdawałoby się — tak dalekimi od siebie pojęciami, jak dyplomacja i Kosmos? Okazuje się, że Związek taki istnieje, i to pierwszej jakości. Oto jak przewodniczący Akademii Nauk ZSRR prof. Mścisław Kiełdysz odpowiedział na pytanie, kiedy zachodni dziennikarze zostaną dopuszczeni na radzieckie kosmodromy:

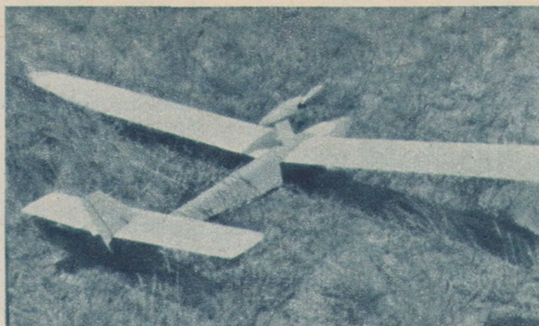
„Statek „Wostok" wynoszony jest na orbitę przy pomocy rakiety. My tę rakietę wykorzystujemy — i nadal mamy zamiar wykorzystać — w celach pokojowych. Ale dopóki niektórzy działacze polityczni nawołują do wojny, musimy tę samą nowoczesną i potężną rakietę zachować również dla obrony i nie możemy ujawniać naszych tajemnic. Dlatego też spróbujemy się tak porozumieć: jeśli wy potraficie skłonić wasze rządy do podpisania umowy o rozbrojeniu do czasu wypuszczenia naszego najbliższego statku kosmicznego, to ja wraz z naszymi kosmonautami podejmuję się skłonić nasz rząd do udzielenia zezwolenia, abyście mogli obserwować start tego statku".

Pokojowa inicjatywa ZSRR, długoletnia, konsekwentna walka przeciwko groźbie wojny — zmusiła państwa zachodnie do poczynienia pewnych kroków w kierunku międzynarodowego porozumienia. I tak np. Akademia Nauk ZSRR i Narodowa Agencja Lotnictwa i Kosmonautyki (NASA) zawarły porozumienie o współpracy w dziedzinie badań i wykorzystania przestrzeni kosmicznej. Innym ważnym krokiem w tej dziedzinie jest przystąpienie do organizacji międzynarodowego poligonu na terenie stacji doświadczalnej Tchumba w Indii. Dzięki swemu położeniu w rejonie geometrycznego równika stacja ta ma doskonałe warunki dla prowadzenia eksperymentów w dziedzinie badania górnych warstw atmosfery i Kosmosu. ONZ jednogłośnie uchwaliła uznać stan Tchumba pierwszym na świecie ośrodkiem wspólnych, międzynarodowych prac badawczych. Związek Radziecki dostarczył już na teren stacji Tchumba elektroniczną maszynę matematyczną, śmigłowiec — dla poszukiwań rakiet doświadczalnych oraz wielorakie oprzyrządowanie.

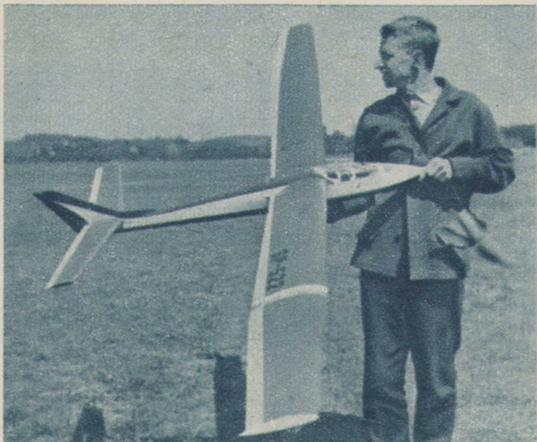
ZSRR pragnie uczynić Kosmos areną pokoju i współpracy, skierować jego badania na drogę wiodącą do szczęścia człowieka.



Mistrz Polski na rok 1965 Edward Kurowski.



Model Wiesława Schiera jako motoszybowiec. W zawodach startował bez silnika.



Model Jarosława Janowskiego z Łodzi wyróżniał się pięknymi kształtami i starannym wykonaniem.



Debiutantem Mistrzostw był Szymczak z Poznania. (Foto A. T. (4)

RADIOMODELARZE W LISICH KĄTACH

Mistrzostwa (22—23 maja) zgromadziły na starcie 19 zawodników, z czego 18 w klasie modeli jednoczynnościowych i 1 w klasie modeli wieloczynnościowych. Liczny stosunkowo udział modelarzy należy zawdzięczać rozprowadzeniu w teren pierwszej partii aparatur ZK-3 produkcji APRL. Konkurencje rozpoczęto w dniu 22 maja w godzinach południowych, przy bardzo korzystnych warunkach atmosferycznych.

Zawody rozgrywano według programu figur przewidzianych Kodeksem Sportowym FAI. Pewną nowością był zmieniony system sędziowania, przyjęty na ostatniej konferencji CIAM. Punktowało czterech sędziów, przy czym obliczano średnią z czterech ocen bez skreślania punktacji skrajnej.

Rzeczywista walka o współzawodnictwo z wichurą została nawiązana jednak następnego dnia, 23 maja, kiedy to od wczesnych godzin porannych zaczęło dmuchać do 10 m/sek w porywach. Wykonanie nawet części programu stało się w tych warunkach prawdziwą sztuką. Kurowski rozbija model przy starcie, Bury i Schier nie wykonują przewidzianych figur. Z czołówki jedynie Pelczarski zdołał wykonać część programu. Ostatecznie na czołowych miejscach ustaliła się następująca kolejność:

1. Edward Kurowski — Aer. Warszawski
2. Wiesław Schier — Aer. Warszawski
3. Tadeusz Pelczarski — Aer. Podkarpacki
4. Tadeusz Kowal — Aer. Poznański
5. Jerzy Bury — Aer. Poznański

Kurowski latał na aparaturze jednokanałowej OMU, Schier na 2-kanałowej „Grundig" i Pelczarski na 1-kanałowej ZK-3. Jeśli chodzi o mechanizmy wykonawcze, to Kurowski używał „Unimatica", Schier — „Bellamatic", natomiast Pelczarski zastosował mechanizm gwiazdowy gumę (!). Co do modeli, jakie widzieliśmy na zawodach, to można stwierdzić, że jeszcze nie wszyscy zawodnicy zdali sobie sprawę, że model „akrobacyjny" musi być szybki. Krańcowym przykładem był tu model S. Żurada, przerobiony z gumówki, a więc nadzwyczaj lekki. W roku ubiegłym, na zawodach zboczówek w Ustrzykach, model ten zajął pierwsze miejsce przy prawie bezwietrznej pogodzie, obecnie jednakże został z miejsca wyeliminowany z konkurencji.

W technice pilotażu zaznaczył się wyraźny postęp, na co na pewno wpłynęła większa liczba rozgrywanych ostatnio imprez oraz zeszłoroczny kurs w Ciechanowie. Najwięcej trudności sprawiała celność lądowania; jedynie czterokrotnie podczas całej imprezy model wylądował w kole.

Oddzielna wzmianka należy się konkurencji szybowców sterowanych wieloczynnościowo. Startował tylko jeden zawodnik — Kazimierz Ginalski z Aeroklubu Podkarpackiegi. Ginalski wykonał swoim ciekawym modelem szereg efektownych figur, jak lot plecowy, pętle, przewroty itd. Model jest sterowany aparaturą Varioton-Variophon Grundiga, przy wykorzystaniu 4 kanałów (model nie posiada lotek). Nie mając konkurentów, Ginalski automatycznie uzyskał mistrzostwo Polski.

Organizacja Mistrzostw pod względem sportowym nie nasuwała większych zastrzeżeń, aczkolwiek zdobyto szereg doświadczeń dla usprawnienia tego typu imprez na przyszłość. Szwankowała nieco technika zapowiadania figur przez zawodników, wymagana przez Kodeks Sportowy. Nie zdał też w pełni egzaminu system zabezpieczania nadajników podczas lotu innych modeli.

Mimo drobnych niedociągnięć, mistrzostwa przebiegały w przyjemnej atmosferze, do czego przyczyniła się gościnność gospodarzy z Aeroklubu Grudziądzkiego. Należy oczekiwać, że jesienne zawody w Ustrzykach zgromadzą co najmniej dwukrotnie więcej zawodników, którzy podczas sezonu uporają się z „dziecięcymi chorobami" aparatur ZK-3.

A. TRZCIŃSKI

Pałac Młodzieży w Katowicach gościł juniorów

Na boisku modelarskim Pałacu Młodzieży im. Bolesława Bieruta w Katowicach w dniach 15 i 16 maja odbyły się Zawody Modeli na uwięzi. Brali w nich udział juniorzy z całej Polski, reprezentujący zarówno placówki wychowania pozaszkolnego jak też i modelarnie Aeroklubu PRL. Startowały cztery kategorie modeli, a jako pierwsze modele szybkie. Większość modeli miała odrzucane podwozia (start z wózka) — latały poprawnie, jednak osiągnięte wyniki były stosunkowo słabe. I tak pierwsze miejsce wynikiem 128,572 km/h zajął Witold Rybaczyński z DKDiM Warszawa-Żoliborz. Drugi był Marian Sobczyk, uczeń Technikum Górniczego z Dąbrowy Górniczej, a trzeci Maciej Raźniak — z Pałacu Młodzieży. Wymienieni mieli, w kolejności miejsc, następujące silniki: Zeiss 2,5 cm^3, MVVS-TR, „Jaskółka". Należy jednak zwrócić uwagę na fakt zaliczenia lotów przez wszystkich zawodników, z wyjątkiem Ziemniaka (defekt silnika). Świadczy to dobrze o naszym młodym narybku.

Drugą kategorią biorącą udział w zawodach były modele wyścigowe. Najlepszym zespołem okazał się tutaj zespół wychowanków Pałacu Młodzieży z Katowic, a mianowicie pilot Janusz Peszak oraz mechanik Jerzy Michałła. Uzyskali oni najlepszy czas 6'48", a w finale (na 20 km po raz pierwszy w Polsce) 13'15". W tej kategorii poziom lotów był również dobry, jednak brak treningu zespołowego spowodował kilka przekroczeń regulaminu (m. innymi mijanie dołem). Wreszcie na starcie modele redukcyjne na uwięzi. Widzimy tutaj modele samolotów, m. innymi PZL „Wilga", „Jak-12", FU-24 „Utility", „Sokół" itd.

Wśród modeli wyróżniały się „Wilga" z DKDiM Warszawa, „Jodel" z Katowic, „CSS-13" z Mielca i wiele innych.

W wyniku trzech startów, z których brano średnią oraz punktacji za wykonanie, I miejsce uzyskał model CSS-13 z Mielca, drugie „Wilga" z Warszawy, trzecie „Spitfire" Umińskiego z Łodzi, a czwarte zajął model „Utility" ubiegłorocznego zwycięzcy Janusza Peszaka z Pałacu Katowice. Ocena lotów budziła — w przeciwieństwie do oceny za wykonanie — szereg zastrzeżeń wśród zawodników. Punktacja jednak nie mogła być bardziej obiektywnie przeprowadzona z uwagi na brak komisarzy i sędziów.

Na zakończenie trochę statystyki: W zawodach ogółem brało udział 49 osób. Widzów było około 2 tysięcy. Najwięcej modeli wystawili gospodarze — 16 sztuk. Największy model — CSS-13. Najmniejszy zawodnik — właściciel CSS-13.

A oto wnioski, które nasuwają się po zawodach: Należy uznać zawody organizowane przez Pałac Młodzieży już od następnego roku za Mistrzostwa Polski Juniorów. ZG APRL powinien zapewnić odpowiedni skład komisji zawodów. Więcej zainteresować Zawodami — jako jedynymi Zawodami Juniorów — modelarzy z ZHP oraz modelarni pozaszkolnych. Już teraz zacząć przygotowania do następnych Zawodów (maj 1966), tym bardziej, że będą to Zawody Jubileuszowe połączone z przyznaniem wyróżnień opiekunom poszczególnych ekip. Będą w nich startowali juniorzy do 18 lat w kategoriach: prędkie, redukcyjne i TR oraz seniorzy w kategoriach modeli redukcyjnych.

JAN TOMASZEWSKI





Na zdjęciach: Z lewej — eskadra modeli redukcyjnych Jodel, „Utility", Tipsy, „Sokół", Jak-12 i RWD-10. Z prawej — nowy model Piper Super Cub w skali 1:10, konstr. J. Tomaszewskiego, z silnikiem Zeiss-2,5 cm^3. Poniżej — Model „Sokoła" znajdował wielu widzów. Foto: I. T.



III ZAWODY O PUCHAR PZL

Zawody rozegrano na lotnisku Gocław, dnia 16. 05. 65 r. Startowało 61 zawodników z 13 aeroklubów, w tym 43 juniorów.
A oto wyniki pierwszych 10 zawodników:

Seniorzy:

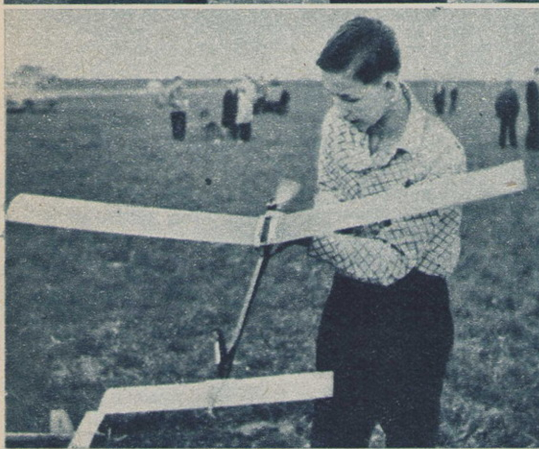
1.	Jerzy Krzemiński, Warm.-Mazurski	900 pkt
2.	Roman Straburzyński, Stalowowolski	790 pkt
3.	Jerzy Zwoliński, Warszawski	782 pkt
4.	Tadeusz Pelczarski, Podkarpacki	778 pkt
5.	Józef Krupa, Wrocławski	603 pkt
6.	Stefan Różycki, Wrocławski	589 pkt
7.	Wiesław Kalinowski, Białostocki	544 pkt
8.	Mieczysław Polek, Stalowowolski	534 pkt
9.	Andrzej Krupa, Podkarpacki	491 pkt
10.	Zygfryd Sulisz, Warszawski	460 pkt

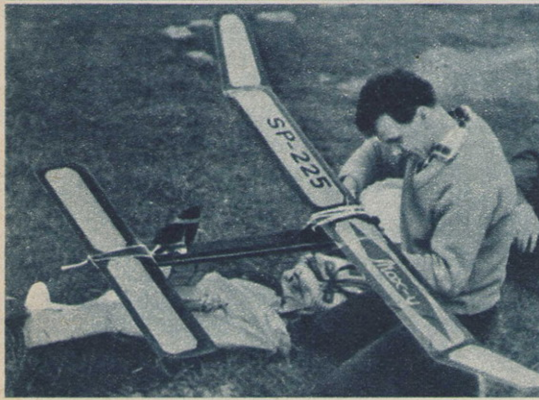
Juniorzy:

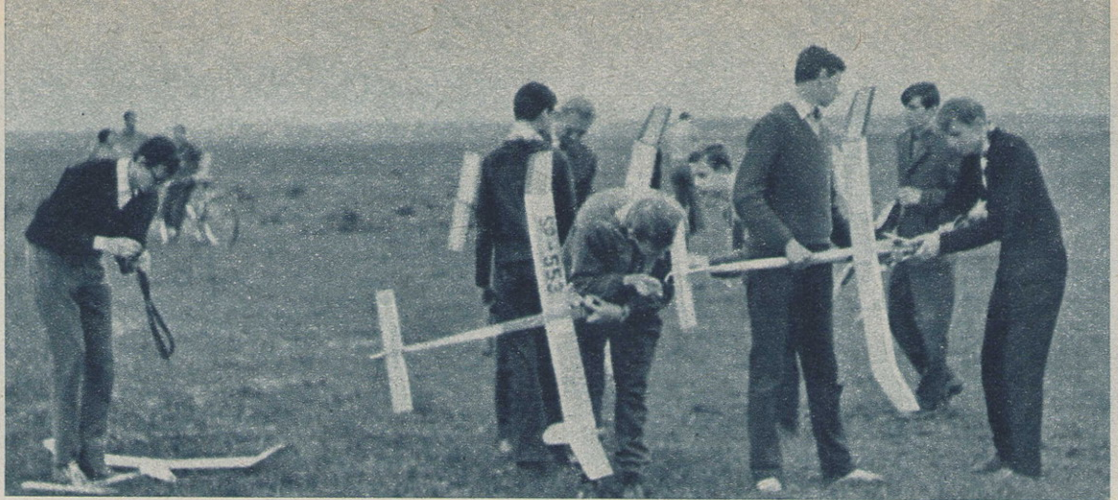
1.	Bolesław Korneluk, Wrocławski	510 pkt
2.	Krzysztof Molak, Wrocławski	465 pkt
3.	Marek Jachimowicz, Białostocki	382 pkt
4.	Eugeniusz Brzoza, Poznański	339 pkt
5.	Jerzy Pachowski, Gdański	326 pkt
6.	Zbigniew Kryjom, Ostrowski	312 pkt
7.	Krzysztof Piekarski, Warszawski	285 pkt
8.	Jerzy Sadowy, Tatrzański	274 pkt
9.	Andrzej Grzywaczewski, Warszawski	251 pkt
10.	Adam Jaróg, Tatrzański	247 pkt











O memoriał Kazimierza Błaszczyńskiego

ZAWODY odbyły się w Warszawie, lotnisko Gocław, w dniu 16 maja 1965 r. W grupie juniorów startowało 12 zawodników, a w grupie seniorów 19. Poniżej podajemy najlepsze wyniki:

Juniorzy

1.	Mieczysław Zezyk,	Aeroklub Warszawski	369 pkt
2.	Andrzej Adamiuk,	Aeroklub Poznański	365 pkt
3.	Grzegorz Gawlak,	Aeroklub Poznański	341 pkt
4.	Zbigniew Gorzyński,	Aeroklub Warszawski	186 pkt
5.	Leszek Żółkoś,	Aeroklub Bielsko B.	157 pkt

Seniorzy

1.	Władysław Niestoj,	Aeroklub Warszawski	900 pkt
2.	Stanisław Żurad,	Aeroklub Wrocławski	893 pkt
3.	Jerzy Kosiński,	Aeroklub Warszawski	837 pkt
4.	Kazimierz Łapiński,	Aeroklub Białostocki	778 pkt
5.	Stefan Bombol,	Aeroklub Wrocławski	777 pkt
6.	Kazimierz Wodniczak	Aeroklub Ostrowski	660 pkt
7.	Józef Lenard,	Aeroklub Gdański	629 pkt
8.	Ewald Stawinoga,	Aeroklub Gliwicki	621 pkt
9.	Marian Małecki,	Aeroklub Poznański	616 pkt
10.	Zofia Pelc,	Aeroklub Wrocławski	600 pkt

LECIMY DO FINLANDII

W dniu 9 maja zostały przeprowadzone na lotnisku sportowym Sokołówek koło Ciechanowa eliminacje Kadry Modelarstwa do Mistrzostw Świata w Finlandii. Eliminacje objęły trzy kategorie: szybowce — 6 zawodników, silnikówki — 6 zawodników i gumówki — 7 zawodników. Łącznie w eliminacjach wzięło udział 19 naszych czołowych modelarzy. Eliminacje przebiegały w dość trudnych warunkach atmosferycznych, przy akompaniamencie przelotnych deszczy, co według otrzymanych informacji z Finlandii upodobniało do warunków, jakie prawdopodobnie będą w Kauhavie — tj. w miejscu rozgrywania Mistrzostw.

W dniu 10 maja na specjalnym posiedzeniu Komisja Modelarstwa APRL dokonała analizy uzyskanych wyników i wytypowała naszą reprezentację, która zatwierdzona została przez prezesa APRL.

W skład reprezentacji wchodzą:

1. Władysław Niestoj — Aer. Warszawski — gumówki
2. Stanisław Żurad — Aer. Wrocławski — gumówki
3. Jerzy Kosiński — Aer. Warszawski — gumówki
4. Julian Falęcki — Aer. Warszawski — silnikowe

Na kierownika ekipy wyznaczono Mieczysława Opalińskiego z Aer. Lubelskiego — trenera kadry na rok 1965.

Z przykrością trzeba stwierdzić, że uzyskane wyniki nie pozwoliły na wysłanie pełnego składu ekipy, to jest po trzech zawodników we wszystkich trzech kategoriach. Taryfę ulgową w stosunku do wyłonionej reprezentacji zastosowano tylko i wyłącznie ze względu na osiągnięcia uzyskane w roku 1961 w NRF, gdzie ten sam skład naszych gumówkarzy wywalczył zespołowe Mistrzostwo Świata.

Nasza reprezentacja w dniach 1—7 lipca odbędzie trening na specjalnym obozie w Warszawie i 8 lipca odleci przez Sztokholm do Finlandii.

Z.S.

Wyniki eliminacji do Mistrzostw Świata w Finlandii.

Szybowce:

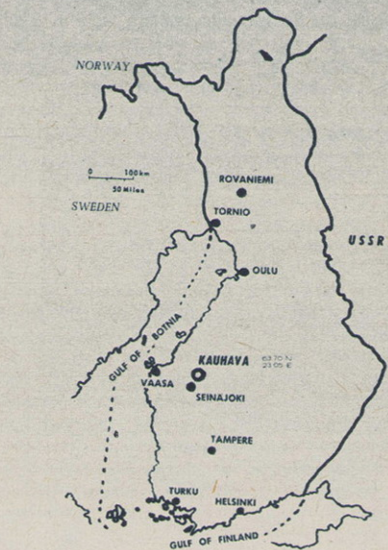
1.	Teofil Sikora	— 674 pkt.
2.	Antoni Sulisz	— 567 ,,
3.	Grzegorz Marciniak	— 539 ,,
4.	Stefan Jurczeniak	— 453 ,,
5.	Ireneusz Segała	— 402 ,,
6.	Edward Trzopek	— 391 ,,

Gumówki:

1.	Władysław Niestoj	— 806 pkt.
2.	Stanisław Żurad	— 800 ,,
3.	Jerzy Kosiński	— 731 ,,
4.	Kazimierz Łapiński	— 670 ,,
5.	Aleksander Dziewałtowski	— 647 ,,
6.	Jerzy Markiewicz	— 582 ,,
7.	Franciszek Gluza	— 457 ,,

Silnikowe:

1.	Julian Falęcki	— 797 pkt.
2.	Jerzy Krzemiński	— 548 ,,
3.	Tadeusz Pelczarski	— 488 ,,
4.	Stanisław Kotlicki	— 338 ,,
5.	Roman Straburzyński	— 0 ,,
6.	Zygfryd Sulisz	— 0 ,,





Dane o mistrzostwach Świata Modeli Latających w Finlandii:

miejscowość	— Kauhava (Finlandia)
termin	— 7—12 lipca 1965 roku
organizator	— Fińskie Stowarzyszenie Lotn.
kategorie	— szybowce FI-A ind. i zesp. — silnikowe FI-C ind. i zesp. — gumówki FI-B ind. i zesp.
oficjalne języki	— fiński i angielski
koszt udziału	— 44 dolary od jednego uczestnika
program	— 7 lipca — przyjazd zawodników — 8 lipca — trening — 9 lipca — start w kat. szyb. — 10 lipca — start w kat. silnik. — 11 lipca — start w kat. gum. — 12 lipca — odjazd zawodników

ZAMKNIĘTY KRĄG



Konstanty Feldzer — pilot myśliwski, który walczył w siłach powietrznych Francji, Anglii i Związku Radzieckiego. Jego przygodom poświęcone jest niniejsze opracowanie.

Z całą pewnością jest wielu lotników, którzy w okresie drugiej wojny światowej stoczyli więcej walk powietrznych, odnieśli więcej zwycięstw, przeżyli więcej różnego rodzaju przygód. Ale należy wątpić czy można by odnaleźć jeszcze jednego pilota myśliwskiego, któremu los pozwolił zestrzeliwać w latach 1940—44 samoloty z czarnymi swastykami zarówno nad Francją (Bloch), Włochami („Spitfire") jak i Związkiem Radzieckim („Jak"). Sztuki takiej dokonał pilot francuski wyszkolony jeszcze przed wojną — Konstanty Feldzer. Nie dość, że latał i walczył w siłach powietrznych Francji, Anglii i ZSRR, to ponadto nosił — zresztą przez krótki okres czasu — mundur lotnika amerykańskiego i... hitlerowskiego. To wszystko nie jest bynajmniej fantazją, a udokumentowaną prawdą.

NAD SEDANEM

W maju 1940 roku skończyła się „phoney war" (wojna przez telefon) jak z ironią nazywali żołnierze francuscy i angielscy przeszło ośmiomiesięczny okres kompletny spokój na froncie zachodnim. Przez ten długi okres piloci francuscy byli przed każdym lotem instruowani: „Nie zbliżać się do samolotów niemieckich — szczególnie przestrzega się przed strzelaniem do nich". Zwycięstwo nad wrogiem miało być odniesione w bardzo prosty sposób. Mówiły o tym barwne afisze poprzylepiane na każdym rogu ulicy we Francji: „Zwyciężymy, bo jesteśmy silniejsi".

Lotnicy francuscy zżymali się na taki sposób prowadzenia operacji bojowych i nie mieli żadnych wątpliwości jak się taka „zabawa w wojnę" musi zakończyć. Po cichu narzekali, ale byli żołnierzami i musieli wykonywać rozkazy swych przełożonych. W dywizjonie „Les Mousquetaires" najbardziej sarkał aspirant Feldzer, już wówczas doświadczony pilot myśliwski. Dywizjon, w którym służył, został tuż przed ruszeniem ofensywy Hitlera przezbrojony w dobre samoloty „Bloch". Stacjonowano na lotnisku polowym pod Soissons. Właśnie na ten rejon skierowane było główne uderzenie wojsk pancernych. Niemcy — jak zwykle — poprzedzali natarcie wojsk lądowych silnymi bombardowaniami z powietrza, a własne wojska ochraniali bezustannym „parasolem" myśliwców. Rankiem 14 maja 1940 roku aspirant Feldzer poprowadził eskadrę złożoną z dziewięciu samolotów Bloch-151 nad odcinek: Sedan — Charleville — Charleroi. Trzymając się ściśle otrzymanych rozkazów, nie wznoszono się wyżej niż 2 000 m. Gdzie Niemcy, a gdzie własne oddziały — nikt dokładnie nie wiedział. Nad Sedanem Francuzi dostrzegli dużą formację bombowców Do-17, które metodycznie ostrzeliwały drogi, stacje kolejowe, mosty. Feldzer od razu zapomniał o rozkazach swoich dowódców z okresu „wojny przez telefon".

Myśliwce francuskie pochyliły się do ataku. Niespodziewanie z chmur wyprysnęło około czterdziestu Me-109. Z miejsca wywiązały się zażarte pojedynki, w których piloci francuscy nie okazali się bynajmniej gorszymi od Niemców. Byli to doświadczeni lotnicy przedwojenni, a ich samoloty tylko nieznacznie ustępowały Messerschmittom. W rezultacie spotkania czternaście maszyn z czarnymi swastykami na skrzydłach spadło na ziemię francuską. Niestety, ani jeden Bloch-151 nie powrócił tego dnia na lotnisko pod Soissons. Część została zestrzelona, część lądowała przymusowo w terenie lub na innych lotniskach.

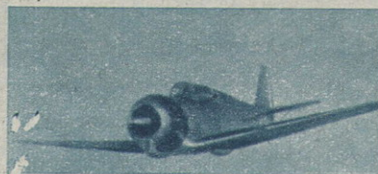
Tak właśnie zdarzyło się Feldzerowi. Już w pierwszym ataku udało mu się wejść na ogon Messerschmitta i zapalić go. Zwycięstwo nie przyszło bynajmniej łatwo. Feldzer nie miał jeszcze doświadczenia bojowego i strzelał zbyt długimi seriami. Bitwa jeszcze trwała, gdy samolot dowódcy eskadry Blochów był bez amunicji. Na dobitek uszkodzony pociskami silnik zaczął przerywać.

Feldzer skierował samolot na południe. Udało mu się dociągnąć do dobrze znanego lotniska w Noyon. Wylądował i już rozpoczął kołować do hangaru, gdy spostrzegł celujących do niego żołnierzy francuskich. Nie pomogły rozpaczliwe gesty. Nieszczęsny Bloch-151 otrzymał postrzały nie tylko od Niemców ale i od swoich.

Pojawił się wreszcie oficer, który przerwał strzelaninę i wyjaśnił zdumionemu Feldzerowi, że żołnierze wypełniali tylko swój obowiązek: „Obawiamy się bowiem piątej kolumny — zamaskowanych, jako francuskie, samolotów hitlerowskich" — dodał.

Świetnie prowadzimy wojnę — złościł się Feldzer. Ładnie by wyglądali Czesi, którzy służą w naszym dywizjonie, gdyby musieli tu lądować. Proszę uzupełnić paliwo w moim samolocie.

Nie mamy ani kropli paliwa — wymamrotał niewzruszony komendant portu Noyon. Feldzer był tak wściekły, że nie był w stanie mówić. Zupełnie zrezygnowany usiadł obok biegnącej koło lotniska szosy. Szczęściem zauważył tam ciężarówkę wiozącą benzynę lotniczą.







Na zdjęciach z lewej (od góry): Francuski Bloch — 151, angielski „Spitfire V" i radziecki Jak-3.

Jednostka Feldzera przestała istnieć jako zorganizowana całość. Toteż następnego dnia rozpoczął on samotną wędrówkę na południe Francji. 17 czerwca dotarł do lotniska Marigne obok Marsylii. Z bólem patrzył na dziesiątkę zgromadzonych tam dobrych samolotów: Curtiss Hawk-75, Devoitine-520, Morane-406, Potez-63. Samolotów, które nie brały udziału w walce. Jak się potem okazało, lotnictwo francuskie posiadało w połowie czerwca 1940 roku blisko 2 500 samolotów. Znaczną część z tego stanowił sprzęt nowoczesny.

Feldzer nie miał najmniejszej ochoty dobrowolnie oddać się w ręce Niemców. Wraz z grupą Polaków, Czechów i najbardziej bojowych Francuzów przeleciał do Afryki Północnej. Był głęboko przekonany, że tamtejsze oddziały nie złożą broni. Stało się jednak coś najgorszego: zdjęto uzbrojenie i unieruchomiono silniki w samolotach, które następnie zamknięto do pilnie strzeżonych hangarów. Pilotom nie wolno się było do nich nawet zbliżyć.

Feldzer nie należał do tych, którzy biernie poddają się biegowi wypadków. Pierwsza ucieczka w listopadzie 1940 roku do Anglii przez Gibraltar na pokładzie „Le Saint Pierre" nie udała się. Za dezercję i chęć zaciągnięcia się do obcej armii osadzono go w więzieniu w Tunisie.

Po kilku miesiącach północno-afrykańskie władze francuskie trochę oprzytomniały i darowały odbywanie reszty kary. Aspirant Feldzer znów włożył granatowy mundur lotniczy i otrzymał przydział na dobrze znane Polakom lotnisko Blida w Algierze. W Blidzie doczekał się inwazji amerykańskiej. Tamtejsi Francuzi nie bardzo wiedzieli po jakiej mają stanąć stronie. W rezultacie większość personelu lotniska dyskretnie ulotniła się. Kiedy więc w południe 8 listopada 1943 roku wylądował tam pierwszy samolot amerykański, powitał go jeden jedyny Francuz. Był nim bohater opowiadania — aspirant Konstanty Feldzer.

Dopiero na drugi dzień z różnych zakamarków zaczął ostrożnie wyłaniać się personel lotniska i koszar. Porywczy Feldzer wygarnął — bez względu na stopień i wiek — co myśli o takim postępowaniu. „Źle uzbrojona młodzież walczy jak umie ze Szkopami we Francji w szeregach Maquis, a wy — wyszkoleni żołnierze — przez lenistwo i bierność tylko przeszkadzacie w osiągnięciu zwycięstwa". Oczywiście padły tam jeszcze i grubsze słowa. W rezultacie aspirant Feldzer dostał znów miesiąc obostrzonego aresztu za „samowolne oddalenie się od formacji i ubliżające uwagi skierowane do starszych".

NAD PANTELLERIĄ

Po odbyciu kary, w końcu 1942 roku, Feldzer dostał się do myśliwskiego dywizjonu RAF, latającego na samolotach „Spitfire V". Tam poczuł się w swoim żywiole. Był znów w gronie prawdziwych lotników, a nie „pingwinów" — jak złośliwie nazywano personel administracyjny i biurowy.

Feldzer wspomina kampanię włoską roku 1943 raczej jako turystyczną wycieczkę pod hasłem: „Poznaj uroki Morza Śródziemnego". Luftwaffe była nieliczna i przytłoczona ogromną ilością eskadr brytyjskich i amerykańskich. Obrona przeciwlotnicza zasypana tonami bomb. W rezultacie dywizjon „Spitfire V" nie miał prawie spotkań w powietrzu i stracił jedną jedyną maszynę niemiecką — Ju-88. Autorem tego zwycięstwa okazał się Feldzer. — Był to zwykły przypadek — skromnie opowiadał Francuz. — Panowanie nasze w powietrzu było tak bezapelacyjne, że piloci latając tego dnia nad Pantellerią nie silili się nawet na wypatrywanie wroga. Raczej podziwiali przepiękny krajobraz tej niewielkiej wyspy. Miałem po prostu ten łut szczęścia, że spojrzałem w górę i dostrzegłem jakiś podejrzany samolot. Był to Ju-88, który przypuszczalnie powracał z jakiejś misji wywiadowczej. Pierwszy zobaczyłem i pierwszy zdążyłem strzelać. Całe szczęście, że na mnie nie powpadali koledzy. Wokół Szkopa zrobił się bowiem ogromny tłok. Wyobraźcie sobie taką gratkę: łatwe zwycięstwo. Każdy chciał mieć temat do opowiadania przy kuflu piwa, że chociaż raz w życiu strzelał do prawdziwego samolotu, a nie rękawa nad poligonem.

Po odbyciu tak zwanej pełnej tury opera-

cyjnej Feldzer został odesłany na odpoczynek do Afryki. Tutaj dowiedział się, że wielu jego przyjaciół i kolegów walczy na froncie wschodnim we francuskim pułku myśliwskim „Normandie". Bezczynność nigdy nie była dominującą cechą charakteru Feldzera. W jego umyśle zaczęło się kształtować nowe marzenie: dostać się jak najprędzej do Związku Radzieckiego i bić hitlerowców, tym razem na samolocie myśliwskim typu „Jak".

WALCZYĆ WSZĘDZIE GDZIE WALCZĄ

Z chwilą, gdy Feldzer zaczął interesować się lotniczym pułkiem francuskim, biorącym udział w operacjach bojowych w Związku Radzieckim pod hasłem „Walczyć wszędzie gdzie walczą", zamknęły się przed nim drzwi dowództw wojskowych i placówek dyplomatycznych Północnej Afryki. Tamtejsi wyżsi dowódcy — tak amerykańscy jak francuscy — byli nastawieni zdecydowanie wrogo nie tylko do Związku Radzieckiego ale i do nielicznych oddziałów „Wolnych Francuzów", którym przewodził gen. de Gaulle. A przecież koncepcja wysłania jednostki francuskiej na front wschodni została zaaprobowana przez dowódcę Wolnych Francuzów.

Feldzer stosunkowo łatwo przełamał piętrzące się przed nim przeszkody. Uważał, że spełnił obowiązek pilota na Zachodzie i Południu, a teraz chciał popróbować swych sił przeciwko Luftwaffe na Wschodzie. Po lotach operacyjnych nad Włochami należał mu się urlop. Wykorzystał go w ten sposób, że z Algieru pojechał do Tunisu. Tam przebrał się w mundur lotnika amerykańskiego, dobrnął do Kairu i natychmiast zgłosił się w tamtejszym dowództwie wojsk Wolnych Francuzów. Dalej wszystko poszło już gładko. Przez Teheran dojechał 10 grudnia 1943 roku do Moskwy.

Feldzer był zdumiony nastrojem jaki panował w Związku Radzieckim, nastrojem jakże odmiennym od tego jaki był we Francji i Północnej Afryce. Tu wszystkie wysiłki, nie tylko wojska ale i całej cywilnej ludności, skierowane były do jednego celu — zwycięstwa. W dniu, w którym zameldował się u por. pil. Mourier w 2 eskadrze pułku „Normandie" w Tule, śnieżyca zasypała drogi startowe. Zdziwiony Feldzer ujrzał wówczas jak pojawiła się na lotnisku z łoptami cała ludność pobliskiego osiedla. Przybyły ciężarówki wojskowe i niezadługo obszerne pole wzlotów było gotowe do użytku. Zagrały silniki i „Jaki" poszły w powietrze.

Wyobraźcie sobie pięćdziesięciu młodych ludzi o różnych charakterach i różnych wadach, zaletach i przyzwyczajeniach, żyjących przez pięć miesięcy w schronisku zakopanym w śniegu, a będzie mieli pewne pojęcie o tym. czym było życie pułku „Normandie" w Tule od grudnia 1943 roku do końca maja 1944 roku. Jedyną pracą było przeszkalanie się na radzieckich samolotach myśliwskich: Jak-7 i Jak-9. Jedyną myślą było — jak najprędzej odejść na front i powrócić potem do Francji, oczywiście jeśli się będzie miało to szczęście pozostać przy życiu.

Dnia 25 maja 1944 r. por. Feldzer odleciał w składzie 2 eskadry „Cherbourg" do Dubrówki. Z lotniska położonego obok tej miejscowości rozpoczęła się droga bojowa pułku, droga, która przedziwnym zrządzeniem losu prawie dokładnie pokrywała się ze szlakiem „Wielkiej Armii" Napoleona z 1912 roku. Tylko teraz kierunek posuwania się i rola Francuzów były diametralnie różne.

Po licznych walkach pułk wylądował w lipcu 1944 roku na lotnisku pod Alitus, miastem położonym o przeszło pół setki kilometrów od Kowna, na lewym brzegu Niemna. Kwatery pilotów francuskich znajdowały się w dawnej litewskiej bazie lotniczej, której zabudowania zostały doszczętnie zburzone przez wojska niemieckie. Główny sektor lotów — Suwałki i Augustów, które to miejscowości były jeszcze zajęte przez hitlerowców.

Niemcy byli w odwrocie, ale bronili kolejnych umocnień zażarcie. Pod koniec lipca Luftwaffe na tym odcinku została wzmocniona. Walki powietrzne stawały się coraz częstsze i coraz bardziej zacięte. 1 sierpnia 1944 roku 2 eskadra zaatakowała w okolicy litewskiego miasteczka Wilkawiszki zgrupowanie bombowo-myśliwskie: ponad 15 Ju-87, osłanianych przez 12 FW—190. Piątkę Francuzów na samolotach Jak-3 prowadził doświadczony radziecki pilot myśliwski major Zamorin. Sytuacja była bardzo trudna, a w katastrofalnym położeniu znalazł się dowódca drugiego klucza por. Feldzer. Jego Jak-3 na samym początku starcia otrzymał celną serię z działka. Samolot nie tylko zapalił się, ale na dobitek „odmaszerował" prawy płat. Działo się to wszystko na około 3 000 metrach. Pozostała tylko jedna nadzieja ratunku — spadochron. Oślepiony płomieniami i dymem Feldzer po omacku wydostał się z kabiny. Skok. Wylądował obok Wilkawiszek, na terenie jeszcze zajętym przez Niemców. Ze sczerniałą twarzą i osmalonymi włosami, z oparzeniami na głowie i rękach ledwie czuł spadający nań deszcz uderzeń kolbami. Z bagnetem przyłożonym do pleców zaprowadzono Feldzera do niemieckiego stanowiska dowodzenia, a później do jakiegoś sztabu Luftwaffe. Został poddany jednemu przesłuchaniu po drugim, poczęstowano go policzkami, uderzeniami pięści i groźbami:

— Jesteście przecież Francuzami, czemu więc bijecie się w Rosji? Za ruble to robicie, co? Gadać, gdzie stacjonuje ta wasza parszywa, wyjęta spod prawa, jednostka?

Feldzer wykazał jednak podczas badań taką siłę charakteru, że w końcu Niemcy dali za wygraną. Ale seria przygód dzielnego Francuza bynajmniej na tym się nie skończyła. Został zamknięty w obozie dla jeńców radzieckich, gdzie warunki były nieludzkie. Feldzerowi udała się ucieczka w przemyślnie zdobytym mundurze żołnierza Luftwaffe. Wykorzystując dobrą znajomość języka niemieckiego, przewędrował przez całe Niemcy aż do Francji. Tam „zamelinował" się i oczekiwał nadejścia oddziałów alianckich. Po odwrocie armii niemieckiej zameldował się w najbliższej jednostce wojskowej i zgłosił chęć powrotu do swego pułku, który wówczas operował nad Bałtykiem. W dniu, w którym miał odlecieć drogą okrężną do Moskwy, nastąpiła kapitulacja Niemiec. Był maj 1945 rok, wojna się skończyła.

Jakby dla dopełnienia przedziwnych kolei losu Feldzera przekroczył on front zachodni pod Sedanem. Prawie dokładnie w tym samym rejonie, gdzie 14 maja 1940 roku walcząc na Blochu-151 strącił swój pierwszy samolot z czarną swastyką. Krąg wędrówek i przygód zamknął się w tym miejscu, w którym rozpoczął cztery lata wcześniej.



Konstanty Feldzer, w stopniu porucznika (pierwszy z lewej), na terenie Związku Radzieckiego w okresie drugiej wojny światowej. Latał on wówczas we francuskim pułku myśliwskim „Normandie — Niemen". Z tego okresu pochodzi zdjęcie. W środku radziecki nawigator por. Risso.

OD MECHANIKA DO PILOTA DOŚWIADCZALNEGO

DROGA bojowa 586 pułku lotnictwa myśliwskiego prowadziła od Saratowa nad Wołgą do Wiednia, początkowo w składzie Frontu Stepowego, a następnie 2 Frontu Ukraińskiego. Latając na samolotach typu „Jak" kobiety radzieckie osłaniały węzły kolejowe i inne obiekty w Saratowie, Woronożu, Kursku, Kijowie, Żytomierzu oraz mosty na rzekach Wołga, Don, Dniepr i Dniestr. Bardzo często pułk brał udział w osłonie bombowców i szturmowców.

Ogółem pułk wykonał 4419 lotów bojowych, stoczył 125 walk powietrznych i zestrzelił 38 samolotów hitlerowskich. Cały personel pułku został odznaczony medalami i orderami.

*

Nowy samolot odrzutowy stał na betonowym pasie. Pilot doświadczalny Olga Jamszczykowa jeszcze raz obeszła go wkoło i uśmiechnęła się. Przypomniała sobie jak wiele lat temu na lotnisku w Leningradzie obsługiwała jako mechanik silnikowy samoloty sportowe.

Było to w 1930 roku. Olga miała wówczas 17 lat, gdy otrzymała skierowanie do szkoły mechaników lotniczych. Początki były trudne. Jednakże dokładając dużo starań szkołę ukończyła i zaczęła pracować przy samolotach U-1. Z obowiązków swych wywiązywała się wzorowo. Marzeniem jednak Olgi było latanie.

W 1933 roku ukończyła szkołę lotniczą i wyższą szkołę spadochronową. Olga zaczęła pracować jako instruktor aeroklubu. Wyszkoliła ponad 100 pilotów. Do grona jej uczniów zaliczali się tacy piloci jak Bohater Związku Radzieckiego, pilot doświadczalny pułkownik Siedow, słynny pilot doświadczalny Bojczenko, kandydat nauk technicznych Paszkowski (obecnie pracuje w dziedzinie teorii stateczności i sterowności samolotu) oraz wielu innych pilotów uczestników Wielkiej Wojny Narodowej.

Wybuchła wojna. Olga kończyła wówczas akademię lotniczą im. Żukowskiego i otrzymała skierowanie do fabryki lotniczej. Jednakże praca ta nie dawała jej zadowolenia, chciała koniecznie latać i to na samolotach bojowych. Po kilkakrotnych prośbach otrzymała wreszcie w 1942 roku skierowanie do pułku, gdzie zaproponowano jej stanowisko inżyniera. Zrezygnowała.

Wkrótce marzenia jej spełniły się, zaczęła latać, a po upływie krótkiego czasu została dowódcą eskadry w 586 pułku lotnictwa myśliwskiego. Wspólnie ze swymi koleżankami walczyła pod Woronożem, Kurskiem, Kijowem itp. Jesienią 1943 roku pułk był wyznaczony do osłony Kijowa i przepraw na Dnieprze, gdyż właśnie te ostatnie były głównym celem nalotów bombowców hitlerowskich.

Jednego dnia z rana kapitan Olga Jamszczykowa i jej prowadzona Sasza Akimowa pełniły dyżur na lotnisku, będąc w gotowości bojowej numer jeden. Widoczność była dość słaba. Ze stanowiska dowodzenia wystrzelono zieloną rakietę i jednocześnie drogą radiową przekazano komendę: „Zbliżają się bombowce nieprzyjaciela". Jamszczykowa szybko uruchomiła silnik i natychmiast wystartowała. W ślad za nią podążała Akimowa oraz wiele innych myśliwców z sąsiednich lotnisk Browary i Żuliany.

Na wysokości 4000 metrów Jamszczykowa zobaczyła dużą grupę bombowców nieprzyjaciela, zmierzającą do przeprawy na Dnieprze. Bez dłuższego zastanowienia się obydwa myśliwce uderzyły w środek ugrupowania. Jeden samolot niemiecki z dymiącym silnikiem obniżył gwałtownie lot i zaczął oddalać się na zachód. Po nabraniu wysokości Jamszczykowa zobaczyła wiele myśliwców radzieckich, atakujących zawzięcie hitlerowców, którzy chaotycznie zrzucali bomby. Rzucając się w wir walki dzielna pilotka nie zauważyła, że w pościgu za nieprzyjacielem przeleciała linię frontu. Dopiero brak amunicji zmusił ją do powrotu.

Rezultaty walki były pomyślne. Przeprawa została obroniona i nieprzyjaciel stracił 17 samolotów. Ze strony radzieckiej strat nie było. W toku wojny Jamszczykowa wykonała około 200 lotów bojowych, biorąc udział w licznych walkach powietrznych.

Po zakończeniu wojny Olga nie rezygnuje z latania, zostaje bowiem pilotem doświadczalnym. Była pierwszą kobietą, która opanowała technikę pilotowania samolotów odrzutowych, aby następnie przeprowadzać na nich różne doświadczenia.

Do roku 1962 wykonała ona około 8000 lotów, w ciągu 3000 godzin. Ogółem latała na 45 różnych typach samolotów.

SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO (26)

W styczniu 1952 r. Polskie Linie Lotnicze LOT kupiły w Czechosłowackich Zakładach Lotniczych AERO kilka samolotów typu AERO-45, które wprowadzono jako „taksówki powietrzne” kursujące poza normalnym rozkładem przelotów na liniach krajowych. Sprzęt ten, eksploatowany przez jakiś czas w PLL „Lot”, przekazano następnie do dyspozycji APRL i lotnictwa sanitarnego. Dalszymi samolotami tego typu, zakupionymi w latach następnych dla potrzeb lotnictwa polskiego, były nowocześniejsze AERO-45S „Super” i ostatni model AERO-145. Samoloty te używane są w Polsce do chwili obecnej, w większości przez lotnictwo sanitarne.

SAMOLOT WIELOZADANIOWY

AERO–45, AERO–45 S, AERO–145

AERO-45 projektowany był w r. 1946 przez inż. inż. M. Baitlera, J. Bouzka i innych dla potrzeb czechosłowackich krajowych linii lotniczych i na eksport. Pierwszy prototyp oblatano 21 lipca 1947 r., a wkrótce następne dwa, po czym po zakończeniu pomyślnych prób i badań lotno-eksploatacyjnych podjęto seryjną produkcję.

Do 1951 r. wyprodukowano ogółem ok. 200 samolotów tego typu, w większości dla zagranicznych odbiorców. Wobec dalszych zamówień w 1954 r. rozszerzono zakres produkcji, opracowując nowy model oznaczony AERO-45S „Super Aero”, a następnie dalszą jego rozwojową wersję AERO-145. Samoloty typu AERO eksportowano do Związku Radzieckiego, Polski, NRD, Mongolii, Francji, Włoch, Szwajcarii, Indii, Kanady, Egiptu i wielu innych krajów, przy czym używane tam są jako dyspozycyjne, sanitarne i pasażerskie.

Kopią samolotu AERO-45S „Super” jest budowany w Chinach płatowiec zwany „Jungari-1”.

W 1949 r. AERO-45 zdobył pierwsze miejsce w angielskich zawodach „Norton Griffiths Challenge Trophy”, a w 1958 r. na seryjnym AERO-45S „Super”, włoski pilot dr Brielli dokonał przelotu z Buenos Aires do Mediolanu, przelatując nocą Atlantyk. A oto samoloty typu AERO używane w Polsce:

AERO-45

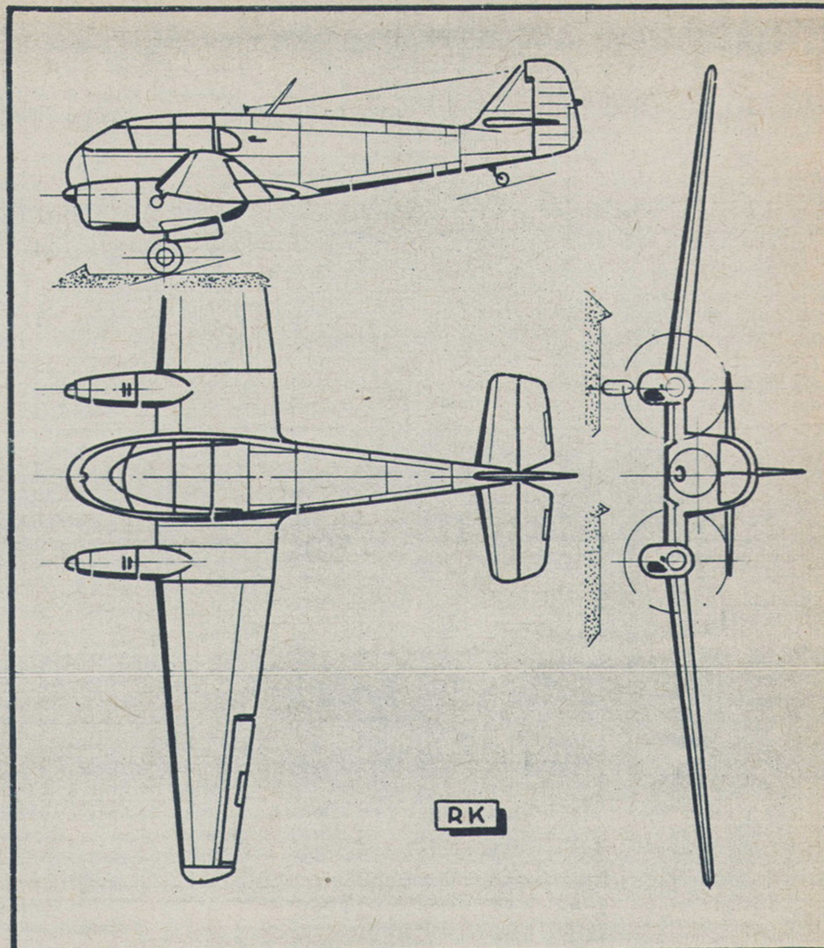
Aero 45 jest całkowicie metalowym 4-miejscowym, wolnonośnym dwusilnikowym dolnopłatem z wciąganym podwoziem. Konstrukcja kadłuba skorupowa. W części przedniej mieści się kabina załogi, wyposażona w zestaw przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych do lotów dziennych i nocnych oraz komplet wyposażenia radiostacji UKF i agregatów elektrycznych samolotu.

Sterownica ręczna podwójna (dwuster) typu wolant, sterownica nożna w układzie pedałów. Podwozie klasyczne, jednogoleniowe, wciągane elektrycznie do tyłu w gondole silnika. Koła zawieszone na półośkach, system odboju podwójny olejowo-powietrzny. Wymiar kół — 500×180 mm, rozstaw — 2,56 m. Podwozie tylne — stałe, amortyzowane.

AERO-45 napędzany jest przez dwa 4-cylindrowe rzędowe silniki typu Walter „Minor” 4-III o mocy 105 KM każdy. Śmigła dwułopatowe, metalowe, nastawne typ V-401E, średnica 1,80 m. Pojemność instalacji paliwa — 185 l, instalacji oleju — 28 l.

Dane techniczne

Rozpiętość	—	12,00 m
Długość	—	7,50 m
Wysokość	—	2,30 m
Powierzchnia nośna	—	16,00 m²
Ciężar własny	—	890 kG
Ciężar w locie	—	1390 kG
Obciążenie pow.	—	86,8 kG/m²
Obciążenie mocy	—	6,5 kG/KM
Prędkość maksym.	—	280 km/h
Prędkość przelot.	—	245 km/h
Prędkość lądowania	—	85 km/h
Prędkość wznosz.	—	4 m/sek
Pułap	—	4700 m
Zasięg	—	1000 km



Samolot AERO — 45 S w trzech rzutach.

AERO-45S „Super-Aero”

Dalsza wersja rozwojowa samolotu AERO-45 w szerokim zakresie poprawiona technologicznie i konstrukcyjnie. Zwiększona liczba miejsc w kabinie do pięciu. Nowocześniejsze wyposażenie elektryczne i radiowe. Obniżony ciężar własny elementów konstrukcji. Zwiększony udźwig. Silniki Walter „Minor” 4III o mocy 105 KM każdy, wyposażone w dwułopatowe metalowe śmigła V-405 lub V-406. Rozruch silników rozrusznikiem elektrycznym. Zbiornik paliwa o pojemności 324 l, dwa zbiorniki oleju o łącznej pojemności 17 l.

Dane techniczne

Rozpiętość	—	12,25 m
Długość	—	7,77 m
Wysokość	—	2,30 m
Powierzchnia nośna	—	17,10 m²
Ciężar własny	—	960 kG
Ciężar w locie	—	1500 kG
Obciążenie pow.	—	87,8 kG/m²
Obciążenie mocy	—	7,14 kG/KM
Prędkość maksym.	—	275 km/h
Prędkość przelot.	—	230 km/h
Prędkość lądowania	—	100 km/h
Prędkość wznosz.	—	4,2 m/sek
Pułap	—	5000 m
Zasięg	—	1600 km

AERO-145

Ostatni model produkcyjny, opracowany na podstawie zdobytych wieloletnich doświadczeń w eksploatacji samolotów AERO-45 i AERO-45S. Wzmocnione wytrzymałościowo skrzydło środkowe oraz kadłub i podwozie. Konstrukcja zasadnicza — typowa dla układu AERO. Niewielkie zmiany w wyposażeniu osprzętowym i instalacjach paliwa i oleju. Poprawiony układ zawieszenia silników w związku z zastosowaniem mocniejszych jednostek napędowych.

Napęd samolotu stanowią dwa 4-cylindrowe rzędowe silniki M-332 o mocy 140 KM każdy. Śmigła nastawne dwułopatowe, metalowe, typu V-410, zmiana skoku — elektryczna.

Dane techniczne

Rozpiętość	—	12,25 m
Długość	—	7,77 m
Wysokość	—	2,30 m
Powierzchnia nośna	—	17,10 m²
Ciężar własny	—	960 kG
Ciężar w locie	—	1600 kG
Obciążenie pow.	—	93,5 kG/m²
Obciążenie mocy	—	5,7 kG/KM
Prędkość maksym.	—	282 km/h
Prędkość przelot.	—	250 km/h
Prędkość lądowania	—	100 km/h
Prędkość wznosz.	—	5,0 m/sek
Pułap	—	5900 m
Zasięg	—	1700 km

RYSZARD KACZKOWSKI

Samoloty AERO w służbie naszego lotnictwa. Z lewej: AERO — 45 S, z prawej: sanitarny AERO — 145.





LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Janusz Madej — Cyranka 164, p-ta Mielec 3. Od kandydatów do OSL wymagana jest ostrość wzroku równa jedności (1,0) dla każdego oka. W przeciwnym wypadku uznaje się kandydata jako niezdolnego. Do wydania opinii potrzebne są dane badania okulistycznego (ostrość wzroku i skioskopia). Orzeczenia o zdolności do służby w powietrzu wydają komisje lotniczo-lekarskie.

Bogdan Ciegowski — Giżycko. Orzeczenie o zdolności kandydata do służby w powietrzu wydane przez komisję lotniczo-lekarską jest obowiązujące. W wypadku poprawy stanu zdrowia stwierdzonego przez lekarza okulistę możecie być skierowani na komisję do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej.

Henryk Kwiatkowski — Radom. Zaburzenia barofunkcji uszu środkowych u kandydata do OSL jest podstawą do uniezdolnienia. Porad udzielić może lekarz specjalista-laryngolog.

Tadeusz Kuszyk — Lublin. Przy Waszym schorzeniu — skrzywienie przegrody nosa — należy dostosować się do decyzji specjalisty — chirurga-laryngologa.

Ryszard Orzechowski — Działdowo. Z punktu widzenia zdrowotnego nie będziecie mieli trudności w przyjęciu do OSL.

Bolesław Domański — Borkowo Kościelne. Doświadczenie wykazuje, że u pilotów mających tendencję do wyższego ciśnienia tętniczego w czasie lotów, ciśnienie to rośnie. Z tego powodu komisja lotniczo-lekarska nie kwalifikuje na szkolenie tych kandydatów u których służba w powietrzu może przyczynić się do podwyższenia wysokiego ciśnienia. Radzimy przedtem wyleczyć uzębienie bo to ma wpływ na Wasze schorzenie.

Dr HENRYK KLIMEK

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

NRD. Dla upamiętnienia zespołowego lotu kosmicznego Pawła Bielajewa i Aleksego Leonowa wydano tu serię złożoną z dwóch znaczków o wartościach nominalnych 10 pf. i 25 pf., które reprodukujemy. Znaczek za 10 pf. przedstawia podobizny obu kosmonautów w hełmach kosmicznych i wykonano go w kolorze czerwonym; znaczek za 25 pf. (niebieski) przedstawia moment orbitowania kosmonauty w przestrzeni kosmicznej. Znaczki wydano w formacie obrazka 25 x 32 mm.

*

Kambodża. Ukazała się tu w obiegu, z okazji 8 rocznicy założenia linii lotniczych „Air Cambodya", seria złożona z 3 znaczków. Znaczki mają wartość nominalną 1,50 i 7,50 r.

Rumunia. Wydano tu serię „Badania przestrzeni kosmicznej", złożoną z 6 znaczków. Na znaczkach przedstawione są kolejno: za 30 b. — Syncom III i mapa Japonii, za 40 b. — Syncom III, na znaczkach za 55 b. i 1 l. — Ranger 7, za 1,20 l. — Woschod i za 5 l — Woschod i podobizny trzech kosmonautów.

ZSRR. Została tu uzupełniona emisja znaczków wydana z okazji zespołowego lotu P. Bielajewa i A. Leonowa. (patrz „SP" nr 17/720). Wydano mianowicie blok znaczkowy o wartości nominalnej 1 rubel oraz ząbkowaną serię znaczka za 10 kop.

Bogusław Kurowski



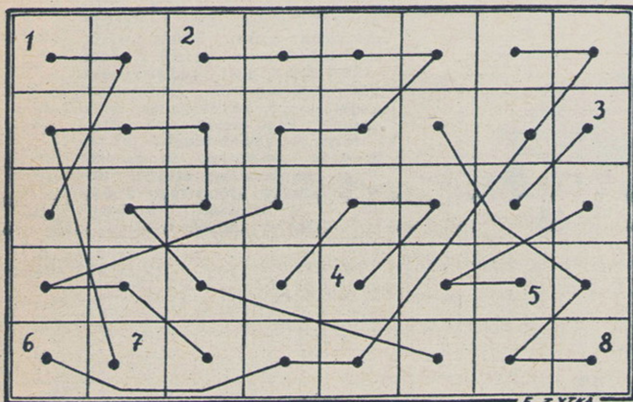


PANTROPA LOTNICZA

Do podanej figury wpisać 8 wyrazów o poniższych znaczeniach w następujący sposób: pierwszą literę odgadniętego wyrazu do pola z cyfrą, następne litery do pól oznaczonych kropkami i połączonych z polem wyjściowym linią łamaną.

Czytając następnie rzędami poziomymi, otrzymacie rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — pojawia się na twarzy w chwili zmęczenia lub strachu, 2 — cicerone, 3 — symbol kobaltu, 4 — przednia część silnika odrzutowego, 5 — Wojskowa Akademia Techniczna; 6 — największa planeta układu słonecznego; 7 — latają na nich uczestnicy memoriału Bitnera (l. mm), 8 — tylna część samolotu wraz z usterzeniem.



Opracował:

EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 20 czerwca br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązanie należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Pantropa lotnicza".

W lotniczej KSIĘGARNI

W WALCE Z NAJAZDEM

WYDANA ostatnio nakładem Ludowej Spółdzielni Wydawniczej książka Franciszka Bernasia i Julitty Mikulskiej-Bernaś pt. „Najazd" jest pierwszym chyba u nas tak popularnym opracowaniem kampanii wrześniowej, łączącym w sobie ogólne założenia przystępnego reportażu historycznego ze ścisłością dokumentu. Autorzy starali się oddać — obok prawdy historycznej — także i niepowtarzalny nastrój owych dni.

„Wykorzystując różnego rodzaju materiały, opracowania, relacje i pamiętniki, chcieliśmy pokazać Czytelnikowi tych, którzy swą polityką, swoją klasową ograniczonością wprowadzili kraj w sytuację bez wyjścia, których — gdy nadszedł czas wielkiej narodowej próby — nie zdali swego życiowego egzaminu, jak też i tych, którzy bez względu na swe poglądy i sytuację społeczną stanęli do walki, broniąc swego kraju do końca" — czytamy w przedmowie do książki.

Zawiera ona przebieg wydarzeń na arenie militarnej i ich tło polityczne, a także ujawnia całą perfidię towarzyszącą hitlerowskiemu najazdowi: prowokacje, dywersję i łamanie prawa międzynarodowego, od sfingowanego napadu na gliwicką radiostację poprzez ostrzeliwanie ratujących się na spadochronach lotników, do masowych mordów popełnionych na ludności Bydgoszczy pod patronatem jednostek Wehrmachtu, których jednym z dowódców był obecny inspektor bońskiej Bundeswehry, gen. Trettner.

Swe odbicie w książce znajdują oczywiście także i sprawy lotnictwa. Szczegółowo przedstawiony jest stan sił powietrznych oraz obrony przeciwlotniczej w przede dniu wojny (wkradło się tu niestety kilka błędów: „Karasie" określone są jako nurkowce, zaś Lubliny R.XIII noszą nazwę RWD-13), jeden z podrozdziałów. poświęcony działaniom Brygady Pościgowej w obronie Warszawy, przynosi fragmenty mało dotychczas znanych relacji pilotów. Marginesowo natomiast tylko mówi się o działaniach Brygady Bombowej w walce z XIV Korpusem Pancernym.



Na starcie II Zawodów Modeli Balonów. Ekipa modelarni lotniczej Pałacu Młodzieży w Szczecinie. fot. Cz. Cimoszko



SZCZECIN

Na lotnisku w Dąbiu odbyły się II Zawody Modeli Balonów o puchar przechodni, ufundowany przez organizatora imprezy — Aeroklub Szczeciński. W imprezie brało udział jedenaście drużyn z całego województwa. Pierwsze miejsce zajęła drużyna z Ośrodka Modelarstwa Lotniczego ze Szczecina w składzie: Marek Wojtasiak, Aleksander Dudarenko i Leon Waksman.

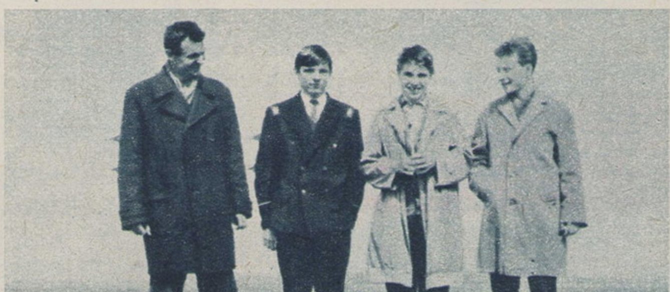
Lucyna Cimoszko

NOWY SĄCZ

W Kurowie na lotnisku Aeroklubu Podhalańskiego odbyło się uroczyste otwarcie sezonu lotniczego, na które przybyli przedstawiciele władz oraz społeczeństwo.

Po oficjalnym otwarciu nastąpiły pokazy modeli w locie, rakiet modelarskich oraz pokaz akrobacji samolotowej i szybowcowej.

Dzień ten był również dniem otwarcia lotniska.



Zwycięzcy II Zawodów Modeli Balonów. Ekipa Ośrodka Modelarstwa Aeroklubu Szczecińskiego.



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4198 E-35

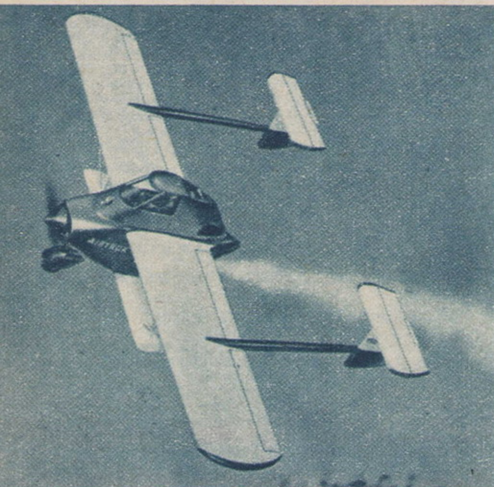
SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

CO NOWEGO LATA?



„Mirage" III-V-01 odbył pierwszy lot 12.II.1965 r. Jest to prototyp francuskiego naddźwiękowego samolotu bojowego pionowego startu mogącego zabierać taktyczną bombę jądrową.



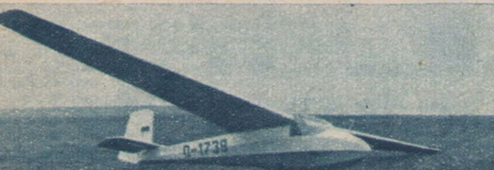
Transavia PL-12 „Airtruk". Australijski samolot rolniczy z silnikiem o mocy 285 KM. Prototyp wykonał 10 lotów. Pierwsze maszyny seryjne — w 1966 r.



Hughes H-385 (XV—9A). Prototyp śmigłowca odrzutowego USA, który w końcu stycznia br. zakończył próby. Rozwinął prędkość 275 km/h.

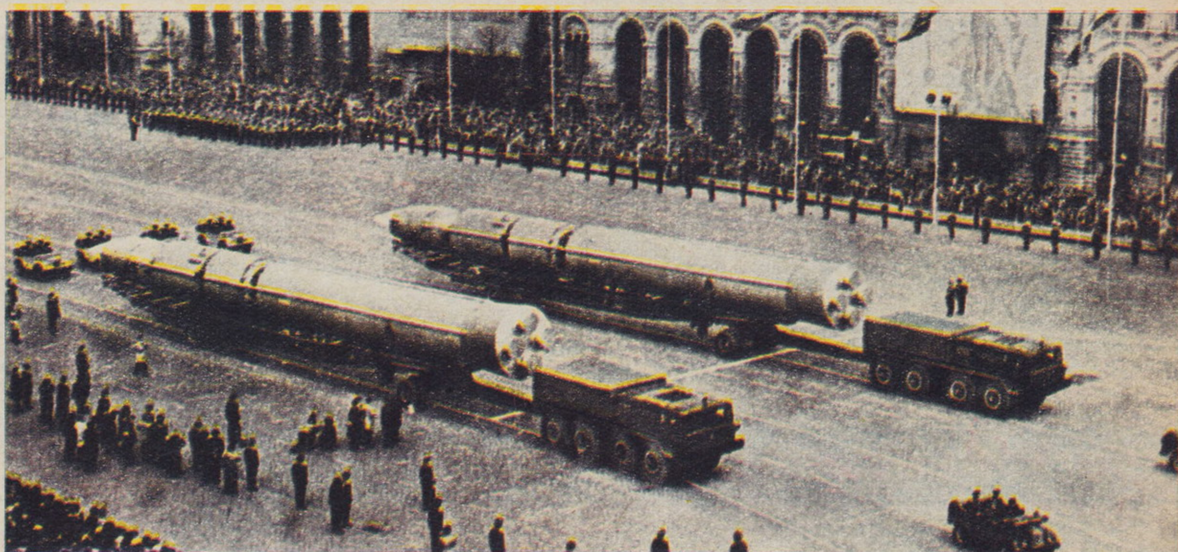


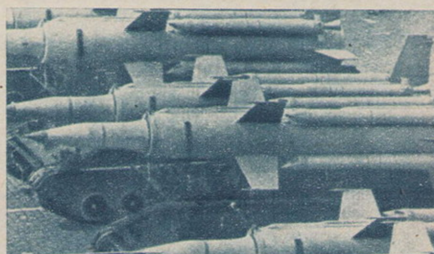
„Małysz". 1-miejscowy samolot amatorski zbudowany przez modelarzy z miasta Złatoust (ZSRR). Silnik (32 KM) również zbudowany samodzielnie. Prędkość max. — 130 km/h, pułap — 3 km, zasięg — 250 km.



Wyżej — mały szybowiec treningowy Ka-9 z NRF. Niżej — motoszybowiec Ka-11 z silnikiem 25 KM. Rozpiętość — 12,84 m, ciężar własny — 197 kG, max. — 308 kG. Prędkość przelotowa — 140 km/h, min. — 56 km/h.

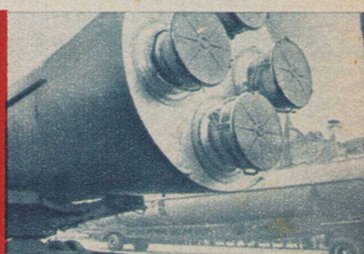


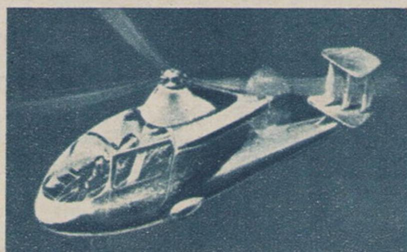




DEFILADA RAKIET

Obok pokazujemy dalsze fragmenty z wielkiej defilady radzieckiej broni rakietowej w Moskwie z okazji 20 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem. Obszerny fotoreportaż z parady zwycięstwa zamieściliśmy w poprzednich numerach „SP"





Fiat—7005. Włoskie zakłady Fiat opracowują nowy śmigłowiec 3 — miejscowy z pomocniczym śmigłem pchającym, w którym wirnik nośny służy jedynie do unoszenia maszyny. Fiat—7005 ma rozwijać dużą prędkość lotu.

SAMOLOT — ŻARŁOK?

Niecodzienne zdjęcie przedstawia moment załadunku jednego z pięciu samolotów Piper „Super — Cub" w wersji rolniczej, które zostały przewiezione wraz z personelem drogą lotniczą, transportowcami „Carvair", z Rotterdamu w Holandii do Sudanu. Podobną podróż odbyły samoloty rolnicze Piper „Pawnee" i ich załogi oraz personel pomocniczy, wypożyczone przez republikę Mali.



ZMIENNOPŁAT „DYNAVERT"

Najnowszy kanadyjski samolot pionowego i skróconego startu Canadair CL-84 „Dynavert" przechodzi obecnie pierwsze próby, które mają być zakończone w 1966 r. Jest to 2-silnikowy zmiennopłat przeznaczony do transportu wojskowego, sanitarnego oraz zwiadu. Płat może być ustawiany w położeniach: 0° — do lotu poziomego, 30 do 45° — do skróconego startu, 90° — do startu pionowego i ok. 100° — do zawisu. Pierwszy lot — 7.V.1965 r.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 10,16 m, długość — 13,88 m, wysokość — 4,6 m, pow. nośna — 21,67 m². Ciężar max. — 6 668 kG. Prędkość max. — 532 km/h, przelotowa — 371 km/h, czas lotu — 2 h, udźwig — do 2 540 kG. Oznaczenia na rys.: 1 — śmigło o średnicy 4,2 m, 2 — wlot powietrza do silnika, 3 — wlot powietrza do chłodnicy, 4 — popychacz przestawiania płata, 5 — kabina, 6,8 — klapolotki, 7 — silnik turbinowy T53 o mocy 1 400 KM, 9 — zbiorniki paliwa, 10 — usterzenie przestawialne, 11 — wirnik pomocniczy, 12 — przekaźnik napędu, 13 — klapy przednie.

